

CLASSIC DRIVER

BMW Z4 M Roadster



Lange hat es an diesem Tag gedauert, bis er eintrifft. Mit sonorem Barriton nähert sich der neue BMW Z 4 M Roadster. Eine Fahrmaschine wie sie im Buche steht, so der Presstext, die dem leistungsorientierten Kunden neue Perspektiven eröffnen soll. Das diese trockene Beschreibung dem Auto nicht gerecht wird, stellt man bereits auf den ersten Blick fest. Die im Rahmen der Modellpflege modifizierte Front- und Heckschürzen wurden für das M-Modell noch einmal überarbeitet und mit extra Luftkanälen in der Front sowie einem Diffusor am Heck ausgestattet, um dem gestiegenen Luftbedarf Rechnung zu tragen. Auch die geänderte Pfeilung der Motorhaube sowie eine modifizierte Abrisskante des Heckdeckels heben den sportlichsten Roadster deutlich von seinen Brüdern ab. Aber das wohl markanteste Merkmal des M sind die vier armdicken und chrompolierten Endrohre, die dem Betrachter die Botschaft vermitteln: Leistung pur, verbunden mit Sound, sind angesagt.



Und so verfällt der aus dem BMW M3 stammende 3,2 Liter große Reihensechszylinder mit einer Leistung von 343 PS dann auch nach dem Anlassen in ein tiefes Grollen. Und los geht's. Erster Gang, eingerastet im serienmäßigen Sechsganggetriebe und das rechte Pedal bedient. Erst zaghaft - enttäuschend, das sollen 343 PS mit einem Kampfgewicht von 4,1 kg / PS sein? Hat die Presseabteilung das falsche Auto ausgegeben? Mitnichten. Denn was beim weiteren, durchaus etwas energischerem Gasgeben passiert, lässt sich in Worte schwer fassen. Ab circa 3000/min. durchbricht ein klar definierter Sound von Ansaug- und Abgasgeräuschen die spanische Siesta. Dazu bekommt man einen Tritt versetzt - so muss sich Münchhausen auf seiner Kugel gefühlt haben.



Begleitet vom herrlich komponierten Sound durchleitet man den Drehzahlmesser. Der endet nach kurzer Warmlaufphase gottlob erst bei 8000/min. und macht eindrucksvoll deutlich, was das Hochdrehzahlkonzept bei BMW bedeutet. Keine unnötigen zu beschleunigen Massen wie etwa bei großvolumigeren Motoren oder Turboladern – pure Drehzahl gepaart mit spontanem Ansprechverhalten sind das Rezept für diese Leistungsexplosion. Erreicht wird dieses durch die nochmalige Erhöhung der Fertigungspräzision und der Verbesserung der Werkstoffe. Wie genau dies bei BMW genommen wird, zeigt sich bereits daran, dass jeder M Roadstermotor vor der Montage zunächst auf dem Prüfstand seine ersten Runden dreht, bevor er in das Fahrzeug verbaut wird. Eigentlich überflüssig zu betonen, dass diese Präzision eine besondere Beachtung der Einfahrhinweise benötigt.



Gott sei Dank ist der Pressetestwagen bereits eingefahren und so tauche ich ein in das Kurvengeschlängel des Nationalparks nahe Jerez de la Frontera. Schnell wird deutlich: Das Fahrwerk ist schneller! Schneller als der Motor, als das Getriebe, schneller als ich. Da wo es brenzlig zu werden scheint, reicht ein kurzer Dreh am Lenkrad, ein kurzes Lufpen des Gaspedals und der Roadster folgt genau meinem Gefühl, ich lenke ihn quasi mit meinem Hinterteil. Nach den ersten Kurven werde ich mutiger, lasse das Getriebe im dritten Gang und nutze das Drehzahlband komplett aus. Wir verstehen uns, der Z4 und ich.



Ein Druck auf die Sporttaste lässt die Drosselklappen noch bissiger schnalzen und erhöht den Fahrspaß um den Faktor 2. Die im Gegensatz zu den Standardmodellen hydraulisch ausgeführte Servolenkung setzt die eigens für das M-Modell entwickelte Vorderachse dahin, wo ich will. Einen überschwänglichen Kick des Hecks fängt das in seinen Fähigkeiten stark aufgewertete DSC zuverlässig ein. Die bis zu 100 Prozent sperrbare Hinterachse tut dann ein Übriges, um mich am Kurvenausgang wieder zügig zu beschleunigen. Das Ganze wird untermalt von einem Sound, den man am Besten nur offen genießen sollte. Das Verdeck, dass zudem in seiner elektrischen Betätigung furchtbar klingt, könnte man eigentlich auch ausbauen, so sehr macht die sorgsam komponierte Melodie des Motors und der strömungsoptimierten Abgasanlage süchtig.



Die kreuzende Rinderherde hätte mir in jedem anderen Fahrzeug sicher einiges an fahrerischem Können abgefordert, nicht so im BMW Z4 M Roadster. Die aus dem BMW M3 GT entlehene Compound Bremsanlage mit 345 er Bremsscheiben packt kräftig an. Perfekt. Trotz nicht enden wollender Haarnadelkurven zeigt die Anlage nicht die Spur von Ermüdungserscheinungen und bringt den Roadster immer sicher zum stehen.

Um meine sichere Sitzposition im Kurvengeschlängel mühen sich optimal abgestimmte Sportsitze, deren Optik schon im Stand Lust auf die Rennstrecke macht. Das sorgsam mit Lederapplikationen im Carbonlook akzentuierte Armaturenbrett mit seiner minimalistischen Instrumentierung sorgt für Fahrspaß pur, ohne Ablenkungen. Sämtliche Funktionen der Hifi-Anlage, des Bordcomputers oder der Navigation erscheinen auf einem bei Bedarf absenkbaaren Bildschirm. So kann man den Roadster fern jeglicher digitaler Heinzelmännchen genießen, ohne aber auf den üblichen Komfort verzichten zu müssen. Zum Lieferumfang des M-Pakets gehören ebenfalls neben speziellen Aluapplikationen im Schwellerbereich auch formschöne Aluräder, die den Charakter des Wagens hervorheben.



Kein Blender also, denke ich beim Einbiegen auf die Landstraße zur Rennstrecke. Eher ein potentes Spielzeug für spezielle Ansprüche. Die extrem Fahrspaß orientierte Auslegung wird zwar mit Abstrichen beim Komfort erkauf, aber die nimmt man bei einem solchen Fahrzeug gerne in Kauf. Der Z4 M Roadster steht somit seinen rennerprobten Vorfahren in nichts nach und verdient sich eine unbedingte Empfehlung, nicht nur für die, die eine Rennstrecke in der Nähe ihres Wohnortes haben.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Classic Driver

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/bmw-z4-m-roadster>
© Classic Driver. All rights reserved.