



Freude am Fahren

Bij het op de markt komen van de Z4 werd niet direct duidelijk of er ook een coupé-variant zou komen. Er moest tot eind 2005 gewacht worden voor de Z4 Coupé werd gepresenteerd. Halverwege 2006 kwam hij in de showroom te staan en werd er vlak daarna een M-uitvoering leverbaar, zowel voor de Roadster als voor de Coupé. De Coupé is in vergelijking met de Roadster 10kg zwaarder, maar wel twee keer zo stijf als de open Z4 M. De Z4 M heeft het bekende 3.2 motorblok van de vorige M3 (type E46), maar de auto is wel 75kg lichter.

Een BMW Z4 M Coupé mag toch gezien worden als één van de auto's die op menig voorkeurslijstje bovenaan te vinden is. Niet alleen bij potentiële kopers van deze fraai gelijnde Coupé, ook bij menig autoredacteur is dit het geval. De bijzondere lijnen van de carrosserie maken van de Z4 Coupé een auto die je ligt, of die je

compleet verafschuwt. Aan ons om deze Coupé eens drie dagen lang flink aan de tand te voelen.



© Rijtesten.nl

De M van breed, dik en laag

Tijdens het rijden bleek andermaal dat de Z4 Coupé, veelal positief, de aandacht trok. Niet iedereen vond hem mooi, maar minder positieve woorden zijn er niet gevallen. De dichte versie van de Roadster heeft minder het imago van dameskapperswagen en trekt meer richting de macho man. De ontwerpers hebben zich bij de Z4 Coupé compleet kunnen uitleven, wat zich vertaalt in een apart, maar ijzersterk ontwerp. Gegarandeerd een toekomstige klassieker. De voorloper van deze auto, de Z3 Coupé, had een lang doorlopende daklijn waardoor de verhouding zoek was. Bij de Z4 Coupé is dat andere koek, deze heeft werkelijk een schitterende daklijn met zijn hollingen en bollingen op het dak in de vorm van twee 'œhoo's'.

Elke keer als je om de Z4 M Coupé loopt verbaast het model. Zeker in deze carbonzwarte kleur is het een zeer fraaie verschijning. De M is dikker, breder en lager uitgevoerd dan de normale Z4 Coupé. De voorzijde van de M Coupé is iets anders vormgegeven dan die van de minder gemotoriseerde type's, deze heeft geen mistlichten waardoor deze plaats is gebruik om extra luchtkoeling de motorruimte in te laten komen. Ook de voorspoiler is prominenter aanwezig. De enorme heupen die de ontwerpers de auto hebben meegegeven maken er een brute verschijning van. De 'knie' die in de Z4 aan de voorzijde van de deuren is verwerkt komt ook in de M terug.

Vanaf de zijkant gezien is de motorkap gigantisch en lijkt de driekwart van de Z4 te beslaan en lijkt het bovendien of je als bestuurder op de achteras plaatsneemt. De achterzijde is fantastisch gestileerd, wat vooral te danken is aan de breedte van de wielkasten die de 18-inch M-design velgen moeten overkappen. De achterraut ligt extreem schuin en gaat over in een 'opgelegde' kofferklep die we, in een extremere styling, kennen van de 7 Serie en de 6 Serie. De klep heeft aan het uiteinde een subtiele verhoging. De mooi verlichte achterlichtunits, de diffusor en de vier uitlaatpijpen maken de Coupé aan de achterzijde helemaal af en laten er voor achterliggers geen twijfel meer aan bestaan dat het hier om een sportieve auto gaat.



© Rijtesten.nl

Machtig Mooi

In een BMW valt er sowieso nooit te klagen in een interieur gemaakt door deze Duitse fabrikant, welke in deze Z4 Coupé evenmin het geval is. Het ziet er, bij het instappen in deze Coupé, allemaal even degelijk en verzorgd uit. Het is met een lengte van 1.90m opvallend goed vertoeven in de Z4 M Coupé, zowel voor de benen als de hoofdruimte. De stoelen, waar je jezelf letterlijk in laat vallen, zitten voortreffelijk. Ze zijn in vele standen elektrische verstelbaar, zowel de rugleuning, de hoogte, de kanteling en de lengte van het zitvlak. Ook de zijdelingse steun van deze zetels is erg goed. De enige kanttekening is dat de rugleuning voor de wat gezettere Nederlander aan de smalle kant kan zijn. Door de relatief lage zit is het overzicht op het dashboard goed, het zicht naar buiten wat minder. De motorkap lijkt oneindig, door de achteruitkijkspiegel is maar weinig te zien en ook de buitenspiegels onthullen maar weinig van wat er om je heen gaande is.

Je houdt graag je handen aan het stuur in deze Z4 M Coupé, niet alleen omdat dit een veiliger gevoel geeft maar eerder omdat dit h t stuur die je wel in elke auto zou wensen. Het kleine M-stuur ligt ontzettend lekker in de hand door de dikte van en de verdere verdikking ter plaatse van de duimen. Ook de versnellingspook, lekker klein is en dicht bij de bestuurdersstoel, valt als vanzelf om je hand heen welke. Op zoek naar de belangrijkste bedieningsknoppen hoef je niet. Er zijn overigens sowieso niet veel knoppen in de Z4 M Coup  te vinden, maar dat accentueert het sportwagengevoel alleen maar meer. De klokken zitten recht achter het stuur in twee kokers verwerkt en zijn helaas matig af te lezen. Ten eerste door de wat ongemakkelijk schaalverdeling van vooral de snelheidsmeter, ten tweede doordat ze aan de onderzijde wat wegvallen achter het dikke stuurwiel. Alleen het broodnodige is hier overigens aanwezig, de rest is onderverdeeld in het navigatiesysteem, overigens niet te vergelijken met het iDrive systeem. Het navigatiesysteem, het radiosysteem met dvd-speler en de boordcomputer worden bediend met de (draai)knoppen op de middenconsole.

Het voelt in de Z4 Coup  allemaal even degelijk aan, en dat is een sterk punt van deze BMW. Het dashboard, de bedieningsknoppen, het leer, alles is even degelijk en voelt degelijk aan. De met leer beklede stoelen zijn in deze uitvoering in het bruin uitgevoerd in combinatie met een zwart dashboard waarin de accenten van de stoelkleur in terugkomt. Enkele subtiele kenmerken verraden de M-status van deze Z4 M Coup . De Coup  beschikt tevens over een bagageruimte achter de voorstoelen waardoor er in deze tweezitter, de naam verradt het natuurlijk al, geen plaats meer was voor een achterbank. De grote achterklep geeft toegang tot deze ruimte en met 300 liter is deze nog behoorlijk bruikbaar. Hier zou je best de weekboodschappen in kwijt kunnen, op vakantie gaan met de Z4 Coup  is echter niet aan te raden.



Motor van het jaar

In een rustig tempo worden de eerste kilometers afgelegd in deze carbonzwarte Z4 M CoupÃ©. Wat direct opvalt, is de vrij zware koppeling en ook de sportieve, tevens zware, besturing. Het schakelen vergt ook kracht en gewenning. Het aangrijpingspunt van de koppeling is goed voelbaar, maar vraagt in samenhang met het vermogen in het begin enige gewenning. Ook valt tijdens de eerste kilometers het leuke detail van de toerenteller op: deze heeft een oranje kleur tussen de 5.000 en 8.000 toeren die naar gelang de warmte van de krachtbron verdwijnt. Je kan daar goed op waarnemen tot waar de motor op dat moment toe in staat is. Als alle vloeistoffen zijn opgewarmd staan alle 7.900 toeren ter beschikking om eens goed de beest uit te gaan hangen.

De cijfers van deze 3.2 zes-in-lijn liegen er niet om: 343pk bij 7900 tpm en een maximum koppel van 365 nm bij 4900 tpm. Dit blok debuteerde in de vorige generatie

van de M3 waarbij hij in deze dienstjaren verschillende keren werd verkozen tot â€œEngine of the Yearâ€•. Deze uitspraak deed mij persoonlijk altijd weinig, totdat ik nu daadwerkelijk heb ervaren hoe geweldig deze machine is. Slechts vijf seconden duurt de sprint naar 100 km/h en de elektronica grijpt bij 250 km/h in welke overigens zonder moeite word gehaald. Wie een slechte zelfbeheersing heeft is deze Z4 M CoupÃ© geen aanrader, illegale snelheden worden met zulk groots gemak gehaald dat het roze papiertje bij elke rit wel een keer op het spel staat.

Wanneer er op de snelweg wordt teruggeschakeld naar het derde verzet komt er een adembenemend mooi hels geluid uit het vooronder. De rauwe snerp die de zes-in-lijn afgeeft gaat door merg en been, waarbij vooral in de bovenste toerenregionen de motor zo spectaculair klinkt dat je het nooit meer vergeet. Gemakkelijk schiet de motor richting de achtduizend toeren en lijkt over een eindeloze hoeveelheid trekkracht te beschikken. Wanneer er weer wordt overgeschakeld daalt het toerental en komt er vooral een diepe en zware brul naar binnen. Ook dit geluid is fascinerend en verslavend. Eenmaal in het vijfde verzet aanbeland gaat de witte naald nog steeds rap vooruit tijdens het accelereren.

Ook bij deze hoge snelheden blijft de Z4 goed in balans en is hij door de zware besturing goed in bedwang te houden. Het asfalt lijkt aan de Z4 te kleven in plaats van andersom. In de Z4 zit je erg ver naar achter, nagenoeg op de achteras. De krachtbron ligt in dit geval achter de vooras, wat zorgt voor een ideale gewichtsverdeling. De 343 pk krijgen hierdoor voldoende tractie op de achterwielen om al zijn krachten over te brengen. Dit bijgestaan met Traction Control en een zeer stijf chassis levert dit een fijne combinatie op. Het M-onderstel is met 10 mm verlaagd en heeft een limited slip differentieel wat voor voldoende grip op de achteras moet zorgen. Met de Sportknop ingedrukt krijgt het gaspedaal meer respons van de bestuurder en reageert sneller op wisselingen. Het remsysteem erft de Z4 M CoupÃ© van de vorige generatie M3 CSL. Dit betekent in de praktijk: krachtige remmen die een stabiele wegligging tijdens het remmen garanderen.

Bochtenwerk schuwt de M CoupÃ© helemaal niet, sterker nog; hij wil het graag

opzoeken. Het onderstel is zo mooi in balans dat hij bijna door de bochten danst. Bij vochtig weer is het overigens wel oppassen geblazen, de achterkant wordt dan een tikkeltje verraderlijk, ook wanneer de Traction Control is ingeschakeld. Er zijn maar kleine bewegingen nodig om de Z4 vloeiend de bocht door te laten gaan. Het onderstel is daarbij erg stevig geveerd. In eerste instantie is dit natuurlijk de bedoeling geweest: een sportwagen moet een strak en sportief onderstel hebben. Bij de Z4 M Coupé is het onderstel wel erg straf gemaakt wat vooral naar voren komt bij korte oneffenheden zoals richels in het snelweg wegdek. Dan merk je echt dat de Z4 vermoeiend is bij langdurige ritten met dit wegdek. Het onderstel geeft dit niet alleen genadeloos door aan het zitvlak, ook het stuur reageert hier direct op.



© Rijtesten.nl

Rijdersauto in hart en nieren

De Z4 M Coupé is een fantastische wagen om te zien. Zijn lijnenspel veroverd menig

mens waarbij het hart nog eens sneller gaat kloppen bij het zien van de M-badges. De auto maakt tijdens het rijden zeer veel indruk, voor een groot deel veroorzaakt door de sublieme zes-in-lijn in het vooronder. De besturing is zo direct dat haarfijn een bocht kan worden ingestuurd waarbij heel veel lef nodig is om de Z4 M tot het uiterste te rijden. De rijder zal het in dit geval eerder opgeven dan de auto zelf.

De Z4 M CoupÃ© kost een lieve som van â,- 81.500. Voor dit forse bedrag krijg je ook een hoop terug. Zoek in dit segment maar eens naar een snellere CoupÃ© die eigenlijk zo goed is als deze Z4 M. Hij maakt nu eenmaal de kreet â€œFreude am Fahrenâ€• helemaal waar. Voor een BMW moet nu eenmaal diep in de buidel worden getast, echter is het rijden in een Z4 M CoupÃ© zoâ€™n ervaring dat het in dit geval het bedrag ook waard is.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Fantastische rijmachine
- + Opzwepende zes-in-lijn
- + Geweldige wegligging

Min

- Door zware bediening op den duur vermoeiend
- Oncomfortabel(er) door M-onderstel
- Weinig opbergruimte