



Ist ja auch zu schön

Das BMW Z4 Coupé begeistert mit seinen Linien - und macht als M-Version Spaß auf der Landstraße

Von Michael Braun

Normalerweise gilt es ja eher als respektlos, wenn man die runden Formen des Objekts der Begierde ausführlich mustert. In diesem Fall ist es aber sicher erlaubt: Das neue BMW Z4 Coupé lädt auch geradezu dazu ein.

Vorbei ist jegliche Scheu spätestens dann, wenn man dem Fahrzeug gegenüber steht. Ein wenig grimmig schaut einen der Z4 an, was aber noch nicht sonderlich beunruhigt, weil man dieses Gesicht ja schon vom Z4 Roadster kennt.

Doch etwas ist neu an diesem Z4: BMW hat aus dem attraktiven Roadster ein spannend gezeichnetes Coupé entstehen lassen, und schaut man an den Schweinwerfern und der BMW-Niere vorbei, werden die Blicke von großartig geschwungenen Linien über die kurze Dachpartie bis ins plötzlich abbrechende Heck gezogen. Mit den Linien ist man sofort einverstanden. Bei der neuen Coupé-Variante des Z4 setzt BMW - anders als beim glücklosen Vorgänger, der geschlossenen Version des Z3 - auf eine klassische Coupé-Form. So erhofft man sich mehr Erfolg als mit dem ungewöhnlichen, fast kombiartig geformten Vorgänger.

Es ist Zeit, einzusteigen: Man gleitet blitzschnell ins Cockpit; den Innenraum kennt man schon aus dem 1500 Euro (M-Version: 2000 Euro) teureren Roadster - bis auf das Dach natürlich. Die Preisgestaltung erscheint bei BMW übrigens deutlich nach-



M - ein Auto sucht seinen Dompteur: In der Über-Version geht dem Z4 Coupé nie die Kraft aus.

vollziehbarer als beispielsweise bei Porsche, wo der Cayman ca. 10 Prozent teurer ist als der offene Boxster.

Zurück zum BMW: Dem Freiheitsgefühl des offenen Z4 ist man mit dem Coupédach natürlich eindeutig zu Leibe gerückt. Nur kleine Scherschlitz vorne wie hinten lassen den Blick ins Freie gewähren.

Mit zwei Sechszylinder-Motoren bringt BMW das neue Coupé an den Start: Zum einen die zivile Version 3.0si mit dem neuen 265-PS-Triebwerk, und für echte Sportwagenfans das M-Coupé mit 68 Mehr-PS für stolze 17 000 Euro mehr. Der bekannte M-Motor macht Eindruck: Mit einem Respekt

einflößenden Grollen beginnt er seine Arbeit und verlangt schnell nach den nächsten Gängen.

Kein Wunder: Nach fünf Sekunden fällt - wenn man möchte - bereits die 100 km/h-Grenze, und das exakt zu schaltende Getriebe ermuntert dazu, schnell in die höheren Gänge zu wechseln.

Nötig ist das nicht unbedingt: Wer will, hat ein beeindruckendes Drehzahlband bis knapp 8000 Umdrehungen zur Verfügung. Es geht auch sachlicher: Schon bei 2000 Touren stehen 80 Prozent des maximalen Drehmoments zur Verfügung.

Das merkt man zu jeder Zeit: In dieser Drehzahlregion dringt ein kräftiges Dröhnen von der Vierfach-Auspuffanlage in Richtung Innenraum, als wolle der Motor sagen: Ich kann zwar auch bei dieser Drehzahl fahren, aber ich hab's lieber ein wenig höher. Das kann er gerne haben. Die Beschleunigung des „M4“ macht geradezu sprachlos: Der 3,2-Liter-Motor hat zu jeder Zeit Reserven. Die nächsten Kurven machen dem Piloten dabei keine Angst, nein, sie sind vielmehr das Ziel.

BMW Z4 M Coupé

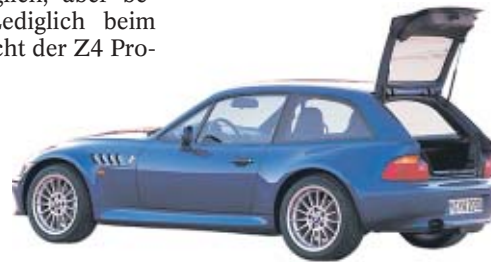
Maße und Gewichte: Länge 4,11 m, Breite 1,90 m, Höhe 1,29 m, Radstand 2,50 m. Leergewicht ab 1495 kg (3.0si: 1395 kg), Zuladung 310 (330) kg, Kofferraum 245 - 300 l
Motor & Fahrleistungen: Reihensechszylinder-Benziner, 3,0 (3,2) l Hubraum, 343 (265) PS bei 7900 (6600) Upm, Drehmoment 365 (315) Nm bei 4900 (2750) Upm. Von 0

auf 100 km/h in 5,0 (5,7) sek., 250 km/h Spitze, Normverbrauch 12,1 (8,9) l Super Plus gleich 292 (213) g CO₂/km
Preis: ab 55 900 € (38 900 €), ESP, vier Airbags, Klimaanlage Serie. Navi ab 1520 €, Tempomat 250 €
Fazit: Zum Erstwagen vielleicht nicht prädestiniert - aber unterhaltsam, sportlich und schön.

Hier spielt das M-Coupé seine ganze Stärke aus. Jede Lenkbewegung führt der Z4 präzise aus, wie übrigens auch jeden Brems- oder Gasimpuls, kommt er auch noch so plötzlich. Dank ESP bleibt der Z4 stets voll beherrschbar, überstrebt man's, greift die Elektronik unaufdringlich, aber bestimmt ein. Lediglich beim Aussteigen macht der Z4 Pro-

bleme. Schließlich befindet sich die Sitzposition wenige Zentimeter über der Straße, kurz über dem Kopf beginnt schon das Coupédach; ein wenig Akrobatik gehört also schon dazu. Aber wer will diesen Wagen schon gerne verlassen?

Vorgänger als Fehlschuss: Das Z3-Coupé war ästhetisch ein Flop.



Katalog der aktuellen Bußgelder

Verkehrssünder müssen jetzt mehr zahlen - aber wie viel und wofür? Das steht im neuen Bußgeldkatalog, den der ADAC herausgegeben hat (Cover unten). Auf 168 Seiten listet der Jurist Wolf-Dieter Beck alle Verkehrsvergehen auf. Dazu gehören auch die verschärften Sätze: Drängeln kostet nun bis zu 250 Euro plus drei Monate Fahrverbot. Einen Bahnübergang trotz Rotlicht zu überqueren, führt zu 450 Euro Geldbuße samt vier Punkten und Fahrverbot. Und nicht angemessene Bereifung kostet bis zu 40 Euro und einen Punkt.

Apropos: Im Bußgeld-Buch



erklärt der ADAC auch, wie die Verkehrssünder-Karte funktioniert, wann Bußgeldverfahren vor Gericht kommen und wie man sich gegen den Führerscheinentzug wehren kann. Den neuen Bußgeldkatalog (ISBN 3-89905-287-0) gibt es für 5,95 € im Buchhandel, unter ☎ 01805 / 10 11 12 und online unter www.adac.de/verlag. (reh)

Halter haftet nicht für Spritztour

Ein Fahrzeughalter haftet bei einer ohne sein Wissen erfolgten Schwarzfahrt grundsätzlich nicht. Das entschied das Oberlandesgericht Koblenz. Die Kfz-Haftpflichtversicherung könne daher nur beim Fahrer selbst Regress nehmen (Az.: 12 U 622/04).

Das Gericht verurteilte einen Autofahrer dazu, einer Versicherung die einem Unfallpöper gezahlte Schadenssumme von rund 150 000 Euro weitgehend zu erstatten. Der Mann war ohne Wissen der Halterin eines Autos betrunken mit deren Fahrzeug gefahren. Dabei verursachte er bei einem Überholmanöver einen Unfall, bei dem ein Autofahrer schwer verletzt wurde.

Die Haftpflichtversicherung kam zwar für den Schaden auf, nahm daraufhin aber den alkoholisierten Fahrer in Regress. Dieser wollte jedoch nicht allein für den Schaden aufkommen, sondern verwies auf die Fahrzeughalterin.

Das Oberlandesgericht erklärte jedoch, der Fahrer habe durch seine Fahrt - unberechtigt und unter Alkoholeinfluss - den Versicherungsschutz verloren. Bei der Fahrzeughalterin wäre dies nur der Fall gewesen, wenn sie von der Fahrt gewusst und sie geduldet hätte. (dpa)

@ ratgeber@waz-mediengruppe.de

Redaktion: Gerd Heidecke
Tel.: 0201/804-2299 Fax: -2081
Verantwortlicher Redakteur der Service-Redaktion: G. Schulte

Eckstein

Der riechende Riese

Hyundai will der Welt unbedingt sagen, dass sein SUV Santa Fe jetzt noch größer ist. Also verteilen die Koreaner Riesen-Wunderbäume vom Kaliber einer Weihnachts-tanne (Foto unten: Kerstin Kokoska). Quasi Aromabomben in Baumform.

Darauf hat die Welt gewartet. Ein großes Auto kann schließlich mehr vermüllen und entsprechend riechen - da sind dann auch Riesen-Wunder nötig. Wunderbäume in XXL könnten auch Reisebusse beduften oder Garagen-Werkstätten stilgerecht in den sanften Hauch von Öl und Bremsstaub hüllen.

Das ist eine Idee, die Baumschule machen sollte. Ein paar Probleme gäbe es bei der mobilen Anwendung allerdings. Zum Beispiel steht der Fahrer ziemlich schnell im Wald, wenn das Monstrum im Gesichtsfeld rumbaumelt. Womöglich sind ihm aber schon vorher die Sinne verduftet. (reh)



Richtig hinterm Steuer sitzen

Wie man seinen Autositz richtig einstellt, erklärt der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD). Grundsätzlich sollte immer der ganze Rücken Kontakt zur Lehne haben - auch, wenn am Lenkrad gedreht wird. Um dies zu erreichen, wird der Sitz so weit vorgeschoben, dass die Beine auch bei voll durchgetretenem Pedal noch leicht angewinkelt sind.

Der Sitz sollte außerdem so hoch wie möglich eingestellt werden. Ist die Sitzfläche in der Länge verstellbar, wird sie so weit vorgeschoben, dass die Oberschenkel fast vollständig aufliegen, die Knie aber frei sind. Die Kopfstütze sollte mit ihrer Oberkante auf gleicher Höhe mit der Oberkante des Kopfes sein. Ihr Abstand zum Hinterkopf sollte nicht mehr als zwei Zentimeter betragen, erklärt der ARCD. (dpa)

Trotz Filter keine Extra-Plakette

Für saubere Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter wird es in Deutschland keine gesonderte Feinstaub-Plakette geben. Das Bundeskabinett hat jetzt die Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge beschlossen. Danach erhalten alle Pkw mit Abgasnorm Euro 4 eine grüne Plakette, die bei drohenden Innenstadt-Fahrverboten zur Weiterfahrt berechtigt. Ob ein Partikelfilter eingebaut ist oder nicht, ist dabei unerheblich.

Kritik kam umgehend vom Verkehrsclub Deutschland: Mit der halbherzigen Verordnung habe sich die Bundesregierung dem Druck der Autoindustrie gebeugt. Die Neuregelung lasse Anreize zur Anschaffung eines Fahrzeugs mit Filter oder zur Nachrüstung eines Filters vermissen. (mid)



Z4 zu: BMW ist zur klassischen Coupé-Form zurückgekehrt. Zum Start gibt es zwei Motoren, mit 265 und 343 PS.



- Lexus GS 450h -

Maße und Gewichte: Länge 4,83 m, Breite 1,82 m, Höhe 1,43 m, Radstand 2,85 m, Wendekreis 11,2 m. Leergewicht ab 1940 kg, Zuladung max. 415 kg, Kofferraum 280 l
Motor & Fahrleistungen: Hybridantrieb mit insgesamt 340 PS. Benzin: 3,5-l-V6, 296 PS bei 6400 Upm, Drehmoment 368 Nm bei 4800 Upm. Elektromotor: 650 Volt, 200 PS, Drehmoment max. 275 Nm. Von 0 auf 100 km/h in 5,9 sek., Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, Normverbrauch 7,9 l gleich 186 g CO₂/km
Preis: 57 600 €, „Luxury Line“ plus 8400 €. Zehn Airbags, ESP, Klimaautomatik Serie. Multimedia-Paket mit DVD-Navi 4450 €, Glas-Schiebedach 1250 €.
Fazit: Sportliche Limousine, edel, kräftig und relativ sparsam

Benzin, Strom und 340 PS: Lexus steckt seinen stärksten Hybrid in den GS 450h

Von Rafael Heiling

Einen so kräftigen Hybrid hat Lexus noch nie gehabt: Der GS 450h vereint einen Sechszylinder und den Super-Stromer unter den Elektromotoren - macht zusammen 340 PS.

Den Benzinmotor hat Toyota neu aus dem Hut gezogen, und er beherrscht zwei Einspritzmethoden auf einmal. Normalerweise ist der V6 ein Direkteinspritzer, doch bei wenig Last verlegt er sich zusätzlich auf Saugrohr-Einspritzung - die sei bei niedrigen Drehzahlen sauberer, sagt Toyota.

Wird der 450h dagegen getreten, steuert der E-Motor Elektronenkräfte bei. Toyota hat das Drehstrom-Aggregat nochmal um 20 Prozent (also 33 PS) gestärkt. Gleichzeitig wurde die Nickel-Metallhydrid-Batterie im Heck um mehrere Kilo leichter.

Der Elektro-Antrieb kann den 450h sogar zwei Kilometer weit mit 50 km/h allein bewegen, ohne Benzin-Hilfe. Das ist im Stop-and-Go-Verkehr gut, oder um sich frühmorgens lautlos aus der Sied-

Doppel-Kick



Mit dem neuen Hybrid ist der Lexus GS 450h ganz schön kräftig - und kommt schon mit elf Litern Super aus. Angesichts des großen Motors ist das nicht viel.

lung zu schleichen. Hybrid-Neulinge erkennen man daran, dass sie immer wieder den Startknopf drücken - dabei ist das Auto nur leise, aber längst fahrbereit.

Im Verein erzeugen die beiden Motoren einen fulminanten Durchzug, und das, obwohl der große GS 450h kein Leichtgewicht ist. Ein Instrumentenarmaturenbrett zeigt an, wie viele der Pferdestärken sich gerade ins Zeug legen

müssen. Selbst bei Vollgas beleidigt kein Dröhnen das Ohr. Richtig hohe Drehzahlen erlebt der Fahrer sowieso nur kurzzeitig: Das neue Getriebe ist stufenlos. Es kann aber auch sechs Gänge simulieren sowie ein Sport- und ein Winterprogramm.

Bei fortgesetzter Raserei zeigt das Display in der Mittelkonsole schon mal mehr als 15 Liter Verbrauch an, aber sonst ist der Hybrid für seine Größe

genügsam. Den Spareffekt merkt man vor allem im Stadtverkehr. Da macht der 450h seinen Fahrer zum Erbsenzähler - jedes Mal, wenn man durch Bremsen oder Rollen 50 Wattstunden Energie zurückgewonnen hat, erscheint ein grünes Belohnungs-Pünktchen im Display. Das weckt den Sammellinstinkt der Generation Gameboy - aber am Bonus-Level arbeitet Lexus vielleicht noch.