



Z3 als Roadster – oder vielleicht doch lieber das Coupé?



Holz müsste nicht sein. Aber der Rest passt so gut, dass es nicht stört



Der Reihensechszylinder ist ein Traummotor, egal ob mit 2,8 oder drei Litern Hubraum



Das Organische des Designs setzt sich an den Rädern fort: Felgen wie Seesterne

DATEN UND FAKTEN

BMW Z3 (1996 bis 2003)

■ **Motor:** Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor aus Leichtmetall, Bohrung x Hub 84,0 x 84,0 mm, Hubraum 2793 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,2:1, Leistung 192 PS bei 5300/min, max. Drehmoment 275 Nm bei 3950/min, DOHC, Kette, variable Nockenwellensteuerung, 24V, Einspritzung, Katalysator

■ **Kraftübertragung:** Fünfgang-Schaltgetriebe/Viergangautomatik, Hinterradantrieb

■ **Karosserie und Fahrwerk:** selbsttragende Stahlblechkarosserie, Einzelaufhängung, vorn Querlenker, McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Dreiecksquerlenker, Drehstab-Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator, Zahnstangen-Servolenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Scheibenbremsen, ABS, ASC, Reifen 225/50 R 16

■ **Maße und Gewichte:** Länge 4050 mm, Breite 1740 mm, Höhe 1293 mm, Radstand 2446 mm, Gewicht 1360 kg, Zuladung 270 kg, Tankinhalt 51 l

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** 0–100 km/h in 6,9 s, Vmax 225 km/h, Verbr. 9,4 l/100 km

# Fünf Gründe, sich jetzt einen BMW Z3 zu kaufen

Der offene BMW Z3 etablierte sich 1996 auf Anhieb als Everybody's Darling. Speziell mit Sechszylinder kann der Roadster immer noch auf Anhieb begeistern.

TEXT Michael Orth // FOTOS Beate Jeske

## 1. Tradition

Er kommt aus Spartanburg in South Carolina, und er ist der erste komplett außerhalb von Bayern gefertigte moderne BMW. Insofern stellt der Z3 einerseits natürlich einen gehörigen Traditionsbruch dar. Auch an den offenen Z1, angeboten zwischen 1989 und 1991, schließt der Z3 nicht wirklich an, war der Z1 mit verklebter Kunststoffkarosserie doch ein Exot, dessen Produktion von Anfang an auf 8000 Stück begrenzt war. Der offene Z3 hingegen verkaufte sich zwischen 1996 und 2002 rund 280 000 Mal. Etwa 134 000 Kunden entschieden sich für einen Vierzylindermotor. Mit dem teuren und seltenen

Z8, verkauft zwischen 2000 und 2003, teilt der Z3 immerhin das grundlegende klassische Roadster-Layout und einige Designelemente, wobei sich beide Autos formal am 507 aus der zweiten Hälfte der 50er-Jahre anlehnen.

## 2. Preis

1996 startete der BMW Z3 – Vierzylinder, 1,8 Liter, 115 PS – mit einem Grundpreis von 43 700 Mark. Zum Vergleich: Ein Fiat Bar-



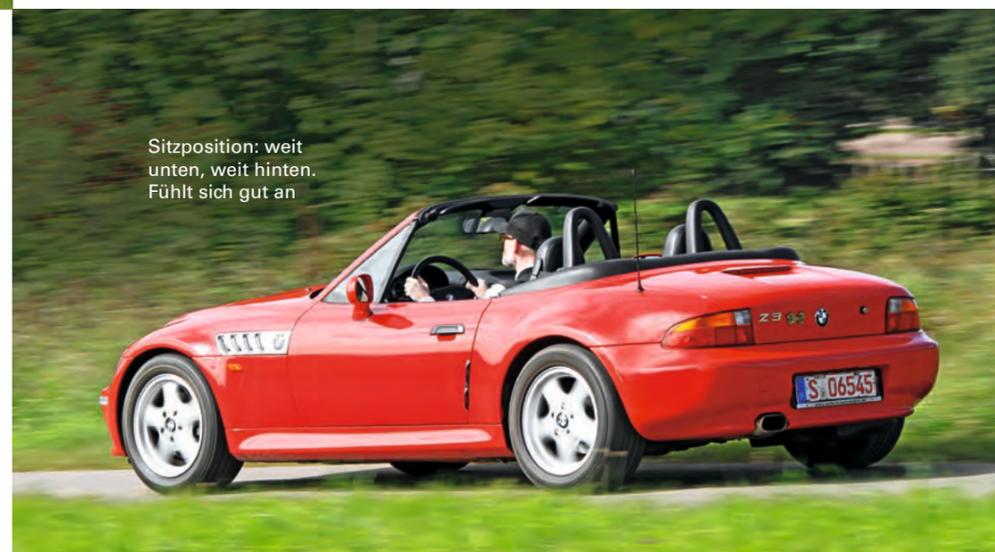
Preise für Fahrzeuge im Zustand „gepflegt“, Quelle: Classic-Analytics

chetta kostete etwa 7000 Mark weniger. Als BMW den Z3 ab 1997 in einer M-Variante anbietet, verlangt man für den Über-Roadster 91 500 Mark. Unseren Fotokandidaten, einen gepflegten 2,8-Liter von 1998, Laufleistung gerade mal 47 000 Kilometer, bietet anderle-automobile.de in 75331 Engelsbrand (Telefon 070 82/942 64 29) für 11 900 Euro an.

## 3. Leistung

Die Leistungsspanne reicht vom 115-PS-Vierzylinder bis zum 3,2-Liter-Reihensechszylinder der M-Version mit zunächst 321, dann 325 PS. Besonders empfehlenswert ist die goldene Mitte: R6, Typ M52, 2,8 Liter, 192 PS, ab 1998 193 PS. Ab 2001: Typ M54, 3,0

Sitzposition: weit unten, weit hinten. Fühlt sich gut an



Liter, 231 PS, massig Kraft, Drehfreude, Temperament. Und mit dem exzellenten Fünfganggetriebe immer gut bei Laune zu halten.

## 4. Design

Das Coupé – an sich mindestens so empfehlenswert wie der Roadster (siehe Motor Klassik 3/2014) – gefiel nicht vielen. Mit weniger als 18 000 verkauften Exemplaren blieb der geschlossene Zweisitzer eine Randerscheinung. Gut für die wenigen, die den reizvollen Sportwagen verstehen und mögen. Mit dem Gemochtwerden hatte es der Roadster dagegen kinderleicht, obwohl er sich vom Coupé so sehr doch nicht unterscheidet: sanft geschwungene, rundliche Linien, lange Haube,

kurzes Heck, dazu ein eher eng auf Maß geschnittenes Cockpit mit zwei kurz vor der Hinterachse platzierten Sitzen.

Ab Sommer 1999 betonen stärker hochgezogene Kotflügel, L-förmige Leuchten und ein geschwungener Kofferraumdeckel das Heck des modellgepflegten Z3 mehr.

## 5. Stehvermögen

Es sind eher kleine Macken, mit denen der alternde Z3 nerven kann, etwa mit spröde gewordenem Sitzleder. Technisch kennt der Z3 keine eklatanten Schwachstellen. Die Motoren sind, entsprechend umsorgt, standfest und langlebig. Allenfalls Achsen und Handbremse wollen im Auge behalten werden. ■

## Historie



Der BMW Z1 war kein Vorläufer des Z3. Er kam nur vor ihm. Technisch, konstruktiv und gestalterisch sind beide grundverschieden



Ab März 2003 löste der Z4 seinen Vorgänger ab. Die Preise starteten bei 29 900 Euro. Vierzylindermotoren ab 150, Sechszylinder bis 343 PS

## Darauf sollten Sie beim Kauf unbedingt achten

Es muss kein Sechszylinder sein. Unter Z3-Freunden – etwa im z3-roadster-club.de und im z3-roadster-forum.de – ist man sich einig, dass auch Unterhaltungswert und Robustheit der Vierzylinder nicht zu verachten sind. Probleme machen Lichtmaschinen, Traggelenke vorn, manchmal die Kopfdichtung. Teils nachlässige Verarbeitung bei frühen Exemplaren.