

# Auf die feine Art

**Mit neuer Figur fit ins  
Frühjahr – BMW hat den  
Z3 leicht überarbeitet.  
Neu im Roadster ist  
zudem der 2,0 Liter  
große Sechszylinder.**



Von Alexandra Haack  
mit Fotos von Jochen Richter

**T**reffen sich zwei alte Bekannte. Sagt der Roadster zum Motor: „Du würdest ja eigentlich gut zu mir passen.“ Entgegnet der kleine Sechszylinder: „Ja, aber nur wenn du dich vorher ein bißchen fein machst.“

So oder ähnlich könnte sie sich abgespielt haben, die Entscheidung zur Modellpflege beim BMW Z3, der 1999 in sein viertes Jahr geht. Wie bei den Bayern üblich, geriet die Überarbeitung so dezent, daß das bisherige Modell nicht schlagartig um Lichtjahre gealtert ist.

Vor allem am Heck gibt es jedoch Neues zu entdecken. Die Rückleuchten sind jetzt in Form eines L gestaltet und wirken filigraner, der Rückfahrscheinwerfer wanderte in die Mitte. Alle Versio-

nen haben die breite hintere Spur (1494 statt 1427 Millimeter) von M-Roadster und 2.8 geerbt. Zusammen mit den weit ausgestellten Radhäusern wirkt der Z3 dadurch bullig-kräftig, aber keineswegs plump. Der Kofferraumdeckel ist ebenfalls neu, das hochgesetzte dritte Bremslicht wurde anders gestaltet (und ist beim 2.8 nunmehr weiß eingefärbt).

Genau hinschauen muß, wer einen Z3 der aktuellen Generation von vorn ausmachen will – es sei denn, er ist in der Farbpalette bewandert und erkennt die neuen Metallic-Lacke Topasblau, Oxfordgrün und Impalabraun (Farbe des Testwagens) auf Anhieb. Ein Tip für alle anderen: Unter dem gemeinsamen Deckglas tragen die vier Rundscheinwerfer jetzt Chromränder. Das Heer der Ringe setzt sich im Innenraum fort. Nicht nur die übersichtlichen Instrumen-

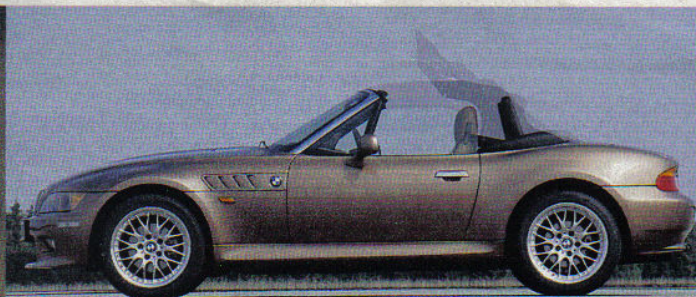
te sind metallumrandet, auch die in der Mittelkonsole untergebrachten Drehschalter für Heizung und Lüftung glänzen bei Lichteinfall. Eine Reihe tiefer blickt der Fahrer wie gewohnt auf die Zeitanzeige. Doch statt oranger Digitalziffern darf er jetzt richtige Zeiger in Bewegung erleben – BMW hat dem Z3 eine Analoguhr spendiert. Sie thront in der Mitte der Konsole und ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen, billig wirkenden Plastik Kästchen.

Rechts und links daneben befinden sich die Tasten für Sitzheizung (610 Mark Aufpreis), elektronische Stabilitätshilfe DSC II (1500 Mark) und Klimaanlage (2200 Mark). Sie sind ebenfalls neu geformt und wesentlich fingerfreundlicher als die schmalen eckigen Vorgänger. Der Weisheit letzter Schluß in Sachen Funktionalität sind die runden Tasten allerdings

nicht: Bei Tageslicht ist an den weißen Symbolen kaum zu erkennen, ob die zweistufige Sitzheizung ein- oder ausgeschaltet ist. Und gerade im Roadster macht Wärme von unten ja viel Sinn.

Freude von vorne liefert der neue Motor, der aus 3er und 5er bekannte, 2,0 Liter große Reihensechser mit nominell 150 PS. Im Roadster zeigt er sich in Bestform – so viel Spaß hat uns das Doppel-Vanos-Aggregat noch nie bereitet. Das liegt vor allem am überraschend kräftig-kernigen Sound, an dem die BMW-Ingenieure erfolgreich getüftelt haben, und an der bekanntermaßen guten Laufkultur. Subjektiv wirkt der 1340 Kilogramm schwere BMW mit dem kleinsten Sechszylinder des Konzerns durchaus agil. Ein Vergleich mit den Meßwerten seines Vorgängers, dem 10 PS schwächeren, aber 100 Kilo leichteren Z3 1.9 mit





**Frisch gemacht: Rückleuchten in L-Form, Chromschmuck am Schloß, Lack „Impalabraun“**

**Frisch auf:** Das manuelle Verdeck läßt sich so fix bedienen, daß die elektrische Betätigung (Aufpreis) entbehrlich ist

**Frisch sortiert:** Mittelkonsole mit Chromringen und neuer Anordnung von Analoguhr und Schaltern



Vierzylinder, zeigt jedoch, daß die dynamischen Qualitäten nahezu unverändert geblieben sind.

Anders als der nächststärkere 2.8 mit 192 PS hat der 2,0 Liter-Z3 die Grenze zum Sportwagen noch nicht überschritten, seine Hinterhand will bei Nässe nicht so beherrscht sein wie etwa beim mot-Dauertestwagen (siehe Ausgabe 11/98). Das hat Vor- und Nachteile: Der 2.0 bereitet weniger Hecktriebler-typischen Spaß, verlangt aber auch nicht in kniffligen Situationen die volle Konzentration.

Ihn in die Schublade „Komfort“ zu stecken, würde dem offenen BMW jedoch nicht gerecht. Mit seiner tiefen Sitzposition, der knackigen Schaltung und den geringen Federwegen ist er alles andere als ein Softie. Werden gröbere Unebenheiten überfahren, ächzt es wie gehabt im Gebälk – steifer ist die Karosserie nach der Modell-

pflge also nicht geworden. Subjektiv geht es im geschlossenen Z3 bei höheren Geschwindigkeiten jetzt etwas leiser zu. Das dB(A)-Meßgerät konnte die Wirksamkeit des neu gefütterten Verdeckes jedoch nicht eindeutig bestätigen.

Klarer liegen die Dinge bei den Kosten. Mit 54 050 Mark steht die neue Version in der Liste und ist damit 2000 Mark teurer als der vierzylindrige Vorgänger. Auch im Unterhalt ist der Zweiliter etwas kostspieliger. Mit 10,8 Liter Super/100 km verbraucht er rund einen Liter mehr, außerdem ist für den größeren Hubraum geringfügig mehr Steuer zu zahlen.

Doch zum einen fällt der Abstand zum 2.8 mit 9750 Mark üppig aus, und zum anderen ist der 2.0 ein sehr stimmiges Auto. Beste Voraussetzungen also, daß auch dieser Z3 bald ein alter Bekannter wird. □

#### PUNKTEWERTUNG

Innenraum	● ● ● ● ●
Ausstattung	● ● ● ● ●
Sitze	● ● ● ● ●
Fahrkomfort	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ●
Fahreigenschaften	● ● ● ● ●
Verbrauch	● ● ● ● ●
Preis	● ● ● ● ●
<b>mot URTEIL</b>	● ● ● ● ●

### BMW Z3 2.0

#### MESSWERTE

##### Beschleunigung

0 bis 60 km/h	4,0 s
0 bis 100 km/h	9,3 s
0 bis 140 km/h	18,9 s
0 bis 160 km/h	27,2 s

##### Durchzug

60 bis 100 km/h (IV. Gang)	10,7 s
60 bis 120 km/h (IV. Gang)	16,6 s
80 bis 140 km/h (V. Gang)	23,9 s
80 bis 160 km/h (V. Gang)	35,8 s

##### Gangreichweiten

I/II	48/81 km/h
III/IV	123/167 km/h

##### Innengeräusche

50/100 km/h (IV. Gang)	60/71 dB(A)
130/160 km/h (V. Gang)	75/79 dB(A)

##### Tachoabweichung

30/50 km/h	eff. 28/48 km/h
100/130 km/h	eff. 96/125 km/h

##### Gewichte

Testwagen	1340 kg
Tatsächliche Zuladung	200 kg

#### WERKSANGABEN

##### Preis

Roadster	54 050 Mark
Metallic-Lack	850 Mark
Sitzheizung	610 Mark

##### Unterhaltskosten

Summe Fixkosten/Jahr <sup>1</sup>	1798/8104 Mark
Summe Betriebskosten/Jahr <sup>2</sup>	3356 Mark
Gesamtkosten/Jahr <sup>1,2</sup>	5338/11 644 Mark
Gesamtkosten/km <sup>1,2</sup>	35,6/77,6 Pfennig

##### Motor und Antrieb

Motortyp	Otto
Zylinder/Bauart	6/Reihe
Ventile pro Zylinder	4
Leistung	110 kW (150 PS) bei 5900/min
Max. Drehmoment	190 Nm bei 3500/min
Hubraum	1991 cm³
Bohrung/Hub	80,0/66,0 mm
Getriebeart/Stufen	Schalt/5
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn	innenbel. Scheiben/286
hinten	Scheiben/272

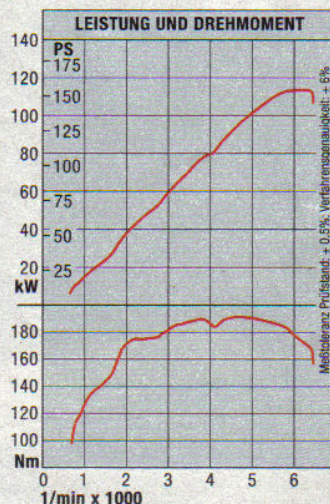
##### Abmessungen/Gewichte/Füllmengen

Gepäckraum	165 L/VDA
Zulässiges Gesamtgewicht	1540 kg
Länge/Breite/Höhe	4050/1740/1293 mm
Radstand	2446 mm
Tankinhalt/Kraftstoffart	51 L/Supr

##### Fahrleistungen

Spitze	210 km/h
0 – 100 km/h	8,9 s

<sup>1</sup> Ohne/mit Wertverlust  
<sup>2</sup> Bei 15 000 km Jahresfahrleistung



Gemessene Leistung und Drehmoment:  
• 113 kW (154 PS) bei 6300/min  
• 191 Nm bei 4750/min  
Ermittelt auf Bosch-Prüfstand FLA-203

VERBRAUCH (Super)	
mot-Mittel	10,8
mot-Zyklus	7,9
L/100 km	6 8 10 12 14

mot-Mittel: Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise.  
mot-Zyklus: Ökonomiefahrweise auf 50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadt.

BREMSWEG	
kalt	39,4
warm	39,3
Meter	20 30 40 50 60

Anfangs- und Endwerte einer Reihe von 10 Vollbremsungen aus 100 km/h.

Meßbedingungen	Luftdruck: 994 mbar	Bereifung: 225/45 R 17 Z
Temperatur: 7 °C	Beladung: 182 kg	Michelin Pilot SX MXX 3