

Test

BMW 330Ci/ BMW Z3 3.0i



# Verleiht Flügel

*Was den Techno-Jüngern die Energy-Drinks, sind den BMW-Coupés die starken Reihensechszylinder. Ab sofort belebt ein neuer Motor mit nunmehr drei Liter Hubraum, 231 PS und 300 Nm Körper und Geist der beiden Zweitürer. Freude am Fahren mit Suchtgefahr.*

**E**in kurzer Dreh am Zündschlüssel und mit einem Schlag erwacht der Drei-Liter unter der langen Haube des Z3 Coupé. Sofort verfällt er in ein sonores Brummen. Ein kräftiger Tritt aufs Gas und spontan jubelt der mächtige Reihensechser mit ungeahnter Leichtigkeit bis in den roten Bereich des Drehzahlmessers. Dabei reißt er das Rucksack-Coupé scheinbar unabhängig von der Drehzahl nach vorn – zwischen 1500 und 6000 Touren stellt der Motor



Der neue Drei-  
Liter-Sechszylinder  
adelt die beiden  
BMW-Coupés zu  
echten Sportlern.



mindestens 85 Prozent seines maximalen Drehmoments zur Verfügung. Untermalt werden solche Kraftausbrüche von einem furiosen Sound, der beinahe noch mehr begeistert als Leistungsfreude und Elastizität.

Im 330Ci präsentiert sich die Maschine von einer anderen Seite. Zwar tönt der Motor auch im Ci satt und zufrieden, aber er fügt sich bescheiden ins Bild eines harmonischen, starken Coupés. Mit verhaltenem Summen agiert der Sechsender nicht

minder souverän und ermöglicht beinahe dieselben Fahrleistungen wie im Z3. Trotz ihrer unterschiedlichen Charaktere wirken beide ungemein anregend und lassen Beschleunigungen zu einem vitalisierenden Erlebnis werden.

### Im Fahrwerk liegen die Unterschiede

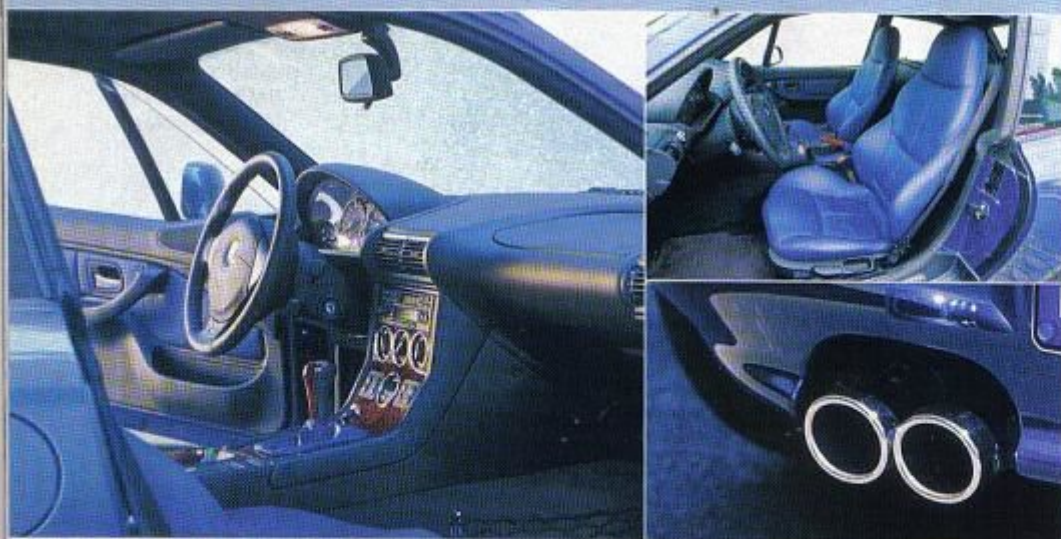
Weit unterschiedlicher als die Art und Weise bzw. Tonlage der Kraftentfaltung sind die Fahrwerksabstimmungen.



Serie: Alu-Felgen in 17 Zoll für den 3er (links) und 16 Zoll am Z3.

Fotos: Bernd Ehner





**Z3:** enges Cockpit mit passgenauen Sitznischen. Die Polsterung ist dürtig, vermittelt aber reichlich Gefühl für die Straße. Dem Doppelauspuff entweicht ein ungefilterter Sound.



**330 Ci:** Das Cockpit mit Alu-Intarsien beherbergt die entschieden gemütlicheren Polster – noch dazu hat er zwei Sitze mehr. Die Haifischflosse auf dem Dach wirkt eher peinlich als peppig.

Knackig, kernig und kompromisslos der Z3, samtig, sensibel und dennoch sportlich der 330Ci. Straff gefedert und besonders in der Zugstufe progressiv gedämpft bietet der 330 ein hohes Maß an Federungskomfort. In dieser Disziplin kann ihm der Z3 nicht das Wasser reichen, obwohl auch er trotz harter Grundabstimmung über genügend Restkomfort verfügt.

Vertrauen schafft der Ci im Grenzbereich: Er schiebt vergleichsweise stark, aber berechenbar über die Vorderräder. Ungewollte Drifts verhindert das feinfühlige

DSC. Der Z3 folgt Kurven selbst mit beängstigend hohem Tempo noch absolut neutral, bevor er schließlich in ein harmloses Untersteuern übergeht. Durch kräftige Gasstöße oder provozierte Lastwechselreaktionen wird er jedoch im Handumdrehen zum Quertreiber. Auf nasser Fahrbahn setzt das Leistungsübersteuern zudem giftig ein – trotz der an und für sich hervorragenden Traktion. Bei beiden Autos haben es die BMW-Ingenieure mal wieder hinbekommen, dass die Gewichtsverteilung zwischen den Achsen exakt 50:50 aufgeteilt wird.

**Das Ladeabteil des Z3 sieht praktischer aus als es ist.**

## Ein Motor wie aus dem Lehrbuch: Kraft in allen Lagen, Laufkultur und satter Sound

Speziell der Z3 lässt sich mit höchster Präzision dirigieren, seine Lenkung fordert höhere Haltekräfte, vermittelt jedoch viel mehr Gefühl für den eingeschlagenen Kurs als die leichtgängigere und indirektere Lenkung des Ci. Deren Präzision leidet unter dem exotischen, hochbauenden Reifenformat: 205/50 R 17. Der Geradeauslauf des Ci profitiert von der weniger nervösen Auslegung, der Z3 rennt hingegen den Spurrillen hinterher wie ein Spürhund der Fährte. Er verlangt ständige Aufmerksamkeit und wohlbedachte Korrekturen.

## Der Z3 zittert im Temporaus

Nettes Detail am Rande: Die Motorhaube des Z3 zittert bei hohem Tempo wie ein ekstatischer Love-Parade-Tänzer – so wird der Temporaus sichtbar. Der 330Ci hinterlässt da einen weniger aufgeregten und besser verarbeiteten Eindruck. Nur die







**BMW Z3 3.0i: prädestiniert für eilige Ecken und Winkel.**

billig wirkenden Alu-Zierleisten spiegeln sich irritierend in den Seitenfenstern.

Im Z3 stören die grobrastige Lehneneinstellung sowie der klobige Innenspiegel. Er liegt voll im Sichtfeld und erfordert Verrenkungen des



**BMW 330Ci: souveräner Gleiter mit Sprintertalent.**

Fahrers, will er in Rechtskurven die Situation im Blick behalten. Nervig ist die mangelhafte Belüftung. Bei Regenwetter beschlagen die Scheiben trotz Klimaanlage. Einzige Abhilfe: Fenster öffnen, aber dann wird's feucht.

Die Sitze im 330Ci sind nicht nur in der Überzahl – er bietet im Fond Platz für zwei Erwachsene, der Z3 ist ein reinrassiger Zweisitzer –, sondern vor allem viel bequemer gepolstert. Dafür garantieren die Sitzschalen im Z3 einen innigen Kontakt zu Auto und Straße sowie den besseren Seitenhalt. Die Sitzposition wiederum ist nicht der Weisheit letzter Schluss: zu weit außen, zu nah unterm Dach und selten im perfekten Abstand zum nicht einstellbaren Lenkrad.

Koffein und Taurin heißen die Zauberworte bei den Energy-Drinks, PS und Newtonmeter die automobilen Pendants. Davon haben beide mehr als genug – ein Vergleich zwischen Auto und Getränk:

BMW 330Ci: ein Klassiker unter Seinesgleichen, jetzt mit neuer, verbesserter Rezeptur und geringen Nebenwirkungen bei maßvoller Dosierung – Typ Red Bull.

BMW Z3 3.0i: skurril, verspielt, ein bisschen schriller und eine Spur kräftiger in der Wirkung – die Blaue Sau.

Beide bieten maximalen Fahrspaß dank des formidablen Motors und sportlicher Fahreigenschaften, der eine nah am Sportgerät, der andere dezent und dennoch schnell. Doch bei aller Ähnlichkeit zur Dose – das Blech der Coupés sieht einfach viel schöner aus. *Martin Urbanke*

*murbanke@ko.hbv.de*



## Die Technik in Zahlen

	BMW 330Ci	BMW Z3 3.0i
<b>Eckdaten</b>		
Motor	Sechszylinder	Sechszylinder
Hubraum	2979 cm <sup>3</sup>	2979 cm <sup>3</sup>
Leistung	170 kW/231 PS (5900/min)	170 kW/231 PS (5900/min)
Drehmoment	300 Nm (3500/min)	300 Nm (3500/min)
Getriebe	5-Gang, manuell	5-Gang, manuell
Antrieb	auf die Hinterräder	auf die Hinterräder
Bremsen v./h.	i. S. / S.*	i. S. / S.*
Länge/Radstand	4488 / 2725 mm	4025 / 2446 mm
Breite/Höhe	1757 / 1387 mm	1740 / 1306 mm
Leergew./Zuladung	1520 / 410 kg	1350 / 250 kg
Testbereifung	205/50 R 17 93 W	225/50 ZR 16

## AUTO ZEITUNG-Messwerte

0 – 100/120 km/h	6,9 / 9,7 s	7,0 / 9,5 s
60 – 120 km/h, 4./5. G.	11,3 / 14,6 s	10,3 / 13,1 s
Höchstgeschw.	250 km/h	250 km/h
Bremsweg kalt/warm**	40,1 / 39,9 m	39,1 / 39,7 m
Testverbrauch	10,4 l SP/100 km	11,1 l SP/100 km
Innenger. b. 130 km/h	69 dB (A)	75 dB (A)

## Ausstattung und Kosten

Grundpreis	67 100 Mark	65 800 Mark
Typklassen HP/VK/TK	18 / 23 / 38	20 / 27 / 36
Abgasnorm	D 4	D 4
Side-Airbags	Serie	Serie
Kopf-Airbags	Serie	nicht lieferbar
ABS	Serie	Serie
ASR („ASC+T“)	Serie	Serie
ESP („DSC“)	1500 Mark	1500 Mark
Klimaanlage	Serie	2200 Mark
Sportsitze/Leder	800/950 Mark	Serie/Serie
El. Schiebedach	1700 Mark	850 Mark

\* i. S. = innenbelüftete Scheiben, Tr = Trommeln; \*\* 100-0 km/h: kalt = 1. Bremsung; warm = ab 2. 10.

