

Kleine Glücklich- macher

Toyota bereichert die Szene mit einem viel versprechenden Konzept: Mittelmotor, leicht und gnadenlos offen. Bisher regieren BMW Z3, Mazda MX-5 und Fiat Barchetta den Markt. Avanciert der MR2 zur neuen Einstiegsdroge?



test

BMW Z3, Fiat Barchetta, Mazda MX-5, Toyota MR 2



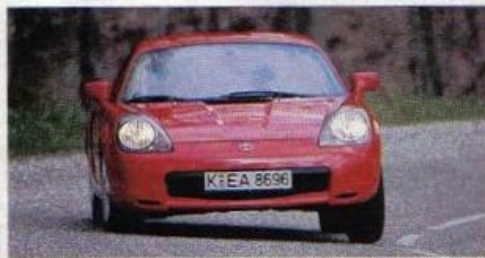
Das dunkle Cockpit hat vier verschiedene **OBERFLÄCHEN-STRUKTUREN** zu bieten. Das **PRAKTISCHE STAUFACH** über den Lüftungsgittern hat mehr Reiz



Unter dem Heckdeckel verbirgt sich der **1,8-LITER-VIERZYLINDER MIT 140 PS**. Wir haben die Klappe zu gelassen, denn darunter sieht es **NICHT SEHR ATTRAKTIV** aus



Toyota MR 2



Keine Angst, der MR 2 hat einen ausreichend großen Tank, und auch der **VERBRAUCH IST GERING**. Es kann lediglich passieren, dass man vor Fahrfreude das Tanken vergisst

Wie schon die **MARKANTE HECK-PARTIE** andeutet, liebt Toyotas neuer Mittelmotor-Flitzer **SCHNELLE KURVEN**. Doch Vorsicht: Die Eigenheiten eines Mittelmotor-Konzepts gelten auch hier

Von: Gunnar Beer
Fotos: Konstantin Tschovikov

Lächelnde Gesichter unter wirrem Haupthaar – trotz tropfender Nasen und geröteter Augen. Und was war das für ein rhythmisches Rummsen, das die alten Fenster der Gaststube im Takt scheppern ließ? Das macht den elsässischen Wirt misstrauisch: Warum sind die jungen Leute an diesem noch trüben Frühlingstag so fröhlich? Hätte er auf den Parkplatz geschaut, hätte er den Grund gewusst – selbst bei frischen, wenig sommerlichen Temperaturen macht Offenfahren glücklich. Sehr glücklich sogar.

Dort stehen vier bunte Roadster, allesamt aus der Kategorie „gerade noch erschwinglich, aber nicht spartanisch“. Bei BMW, Mazda und Fiat gibt es durchaus noch günstigere Möglichkeiten, offen zu fahren. Doch etwas Spaß muss sein. So stammt das Rummsen aus einem Sondermodell des Fiat Barchetta namens Riviera, das serienmäßig über eine klanggewaltige Anlage mit mächtigem Subwoofer zwischen den Ledersitzen in Waffeloptik verfügt. Für weniger als 40 000 Mark bietet der seit 1995 technisch unangetastete Fiat in dieser Ausführung zudem spezielle Leichtmetallfelgen, Nebelscheinwerfer, Zentralverriegelung und etwas Alu-Look im Innenraum. Damit ist der Barchetta nicht nur am besten ausgestattet, sondern immer noch der günstigste Zweisitzer auf diesem Parkplatz.

Gut 4000 Mark teurer ist schon der Mazda MX-5 mit dem 1,9 Liter großen 140-PS-Triebwerk, das zumindest optisch immer wieder an den klassischen Doppelnockenwellen-Motor alter Alfa Romeo erinnert. Grundsätzlich fehlt es der stärkeren von zwei erhältlichen Versionen (auch 1.6 für 37 990 Mark) an nichts: elektrische Fensterheber, Leichtmetallräder und Zentralverriegelung sind im Preis inbegriffen. Ein Radio oder die Nachrüstung einer Klimaanlage erfordern jedoch den separaten Gang zum Händler.

Ähnlich knapp fasst sich auch die Toyota-Liste. Immerhin gibt es hier die Möglichkeit, mit einer Volllederausstattung für 2300 Mark und der Klimaanlage (3400 Mark) den Grundpreis von 44 900 Mark zu toppen. In die Preisregion des BMW Z3 kann keiner vordringen. Satte 54 350 Mark – noch ohne jegliche Sonderwünsche – kostet das



BMW Z3

Die **VERCHROMTEN FELGEN** kosten 850 Mark Aufpreis. Das breite Heck lässt den Z3 inzwischen sehr bullig auf der Straße stehen. Und aus dem Doppelrohr-Auspuff kommt die passende Musik dazu



Über die Notwendigkeit einer blauen **LEDER-AUSSTATTUNG** lässt sich streiten. Über **SCHICKE CHROMRINGE** an den Armaturen nicht – die gehören beim Roadster einfach dazu



Ein solches **PRACHTSTÜCK VON MOTOR**

hat sonst keiner zu bieten. Das kultivierte Sechszylinder-Triebwerk will aber auch am liebsten mit **TEUREM SUPER-PLUS** gefüttert werden.

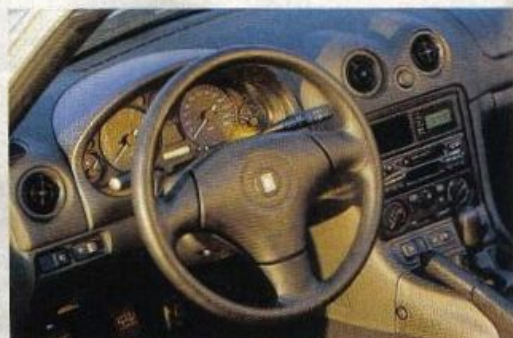
Die Kiemen an der Flanke machen technisch keinen Sinn, sehen aber stark aus





Geduldig wartet der MX-5 auf seinen Einsatz. Schade, dass es **KEINE KLAPPSCHENWERFER MEHR** gibt. Das war beim kernigen Japaner früher das Zeichen, dass es gleich zur Sache geht

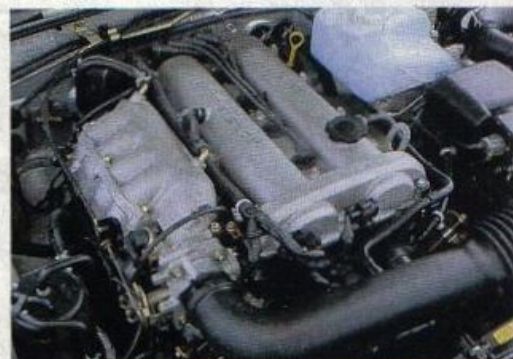
Mit seinen Fahrleistungen gehört der MX-5 **ZU DEN SCHNELLEN IM LANDE**. Viel wichtiger ist, dass schnelles Fahren mit ihm so viel Spaß macht



In schlichten Cockpit gibt es beim aktuellen Modell **KEIN BISSCHEN CHROM** mehr. Da war der Vorgänger schöner



Die **PERSENNING** IST ÄUSSERST UNSTÄNDLICH zu handhaben. In der Praxis bleibt sie wohl meist im Kofferraum



Abgesehen vom enttäuschenden **KLANG** und leichten **VIBRATIONEN** gibt es am Triebwerk nichts auszusetzen

Vergnügen mit dem 150 PS starken Reihen-Sechszylinder. Doch der muss es schon sein, um mit zwischen 131 und 140 PS starken Konkurrenten auf der Landstraße mithalten zu können.

Denn der BMW ist schwer. 1332 Kilo wog der mit vielen Extras gestopfte Testwagen, dessen Gesamtpreis man kaum nennen mag: 67 890 Mark. Dafür gibt es fast zwei Barchetta-Basismodelle. Der mit doppelter Nockenwellenverstellung (Vanos) und zwei Liter Hubraum operierende Sechszylinder kann dank idealer Übersetzung in der Elastizitätsmessung hauchdünn die Nase vorn halten – in der Sprintwertung liegen die Vierzylinder der

Konkurrenz mit jeweils 1,8 Liter Hubraum vorn.

Wenn sich das zusätzliche Gewicht von rund 250 Kilo wenigstens in der Steifigkeit der Karosserie manifestieren würde. Doch ähnlich stark wie der Barchetta erschauert auch der BMW auf schlechten Straßen, als ob ihm die ersten warmen Tage im Elsass immer noch viel zu kalt wären.

Die beiden Japaner wirken dagegen so steif und solide wie der Handelsminister auf Auslandsbesuch. Kein Ächzen und Klagen trotz strafbarer Federung und Dämpfung. Besonders verwindungsresistent wirkt der Mazda. Der flache und fast spartanisch scheinende MX-5 ist

sich in dieser Hinsicht seit seiner Geburt im Jahre 1989 treu geblieben. Auch wenn ihn die Japaner 1999 seiner drolligen Schlaufen und des spärlichen Chromschmucks gänzlich beraubt haben. Dafür gab es aber eine breitere Spur, eine Differentialsperre beim 1,9-Liter und einen weiter abgesenkten Schwerpunkt.

Auch auf Grund dieser Zutaten lässt sich mit keinem anderen Roadster dieser Preisklasse exakter und verlässlicher über verwinkelte Landstraßen pfeifen. Auch nicht mit dem MR2, der trotz extrem kompakter Mittelmotor-Bauweise und dem ausdrücklichen Bemühen um Gewichtersparnis kaum leichter als der fernöstliche Konkurrent zum

Test antrat. Das Herstellerziel von unter einer Tonne wurde knapp verfehlt. Spontane Richtungswechsel sind zwar seine Domäne, doch die Konzentration der Massen im Drehpunkt fordert im Grenzbereich ihren Tribut: Erschrickt sich der Fahrer und nimmt schlagartig den Fuß vom Gas, geht das Heck zügig auf Wanderschaft. Auch die elektro-hydraulische Servolenkung ist nicht perfekt. Bei höherer Querschleunigung dringen Fahrbahnstöße überdeutlich bis ins Lenkrad vor. Dafür ist der Federungskomfort erstaunlich gut. Nur ein gelegentliches Wippen des leichtgewichtigen Vorderwagens im Takt der Fahrbahnoberfläche irritiert etwas.

Der BMW mit seiner mittlerweile zwei Generationen alten Hinterachskonstruktion neigt auf Unebenheiten in Kurven zum Versetzen. Mangels mechanischer Sperre ist es um die Traction nicht sonderlich gut bestellt. Das relativ häufige Eingreifen der abschaltbaren Antriebs-schlupfregelung ASC bei forscher Fahrweise spricht eine deutliche Sprache. Auch der Fiat als einziger Fronttriebler im Test protestiert gegen allzu rüde Behandlung. Antriebsbeeinflüsse in der Lenkung, Schieben über die Vorderräder und deutliche Karosseriebewegungen bremsen den Übermütigen bald ein.

Dafür holt das Gurren und Knurren des Vierzylinders liebeshungrige Tauben von den Dächern und – wie wir feststellen mussten – leider auch zornige Hofhunde aus ihren Hütten. Da hilft nur die Flucht nach vorn. Doch die etwas wackelige Leistungskurve, die der gelbe Testwagen auf den mot-Prüfstand ab-lieferte, ist auch in der Praxis zu spüren. Um richtig flott voranzukommen, sind hohe Drehzahlen und fleißige Schaltarbeit angesagt.

Am meisten Vergnügen bereitet der Gangwechsel im Mazda, dessen Schalt-Pin unübertroffen exakt und auf kurzen Wegen rastet. Die durchaus vorhandenen Vibrationen und Lastwechselschläge des langhubigen 1,9-Liter-Motors sind bis in diesen kurzen Joystick zu spüren. Dieser Roadster lebt – ganz von alleine wandert die rechte Hand an das Lustzentrum des MX-5.

Bei Toyota verweist man stolz auf die variable Ventilsteuerung VVT-i und die speziellen Lagerungen, Massendämpfer und Federlast-Kugelarretierungen im Schaltgestänge. Doch das ist längst keine Garantie für ein Fahrerlebnis der besonderen Art. Der Motor dreht wohl leichtfüßig bis an die 7000/min-Marke, und die Gangwechsel gehen schnell und sicher von der Hand, doch diese Kombination kann man sich auch in einer Mittelklasse-Limousine gut vorstellen. Der bei hohen Drehzahlen eher dröhnende als wohlklingende Sound kann nicht mit dem Barchetta-Triebwerk konkurrieren, die Schaltarbeit nicht mit dem lustvollen Zappen im Mazda. Und zur kultivierten, coolen Art des BMW-Antriebsstranges liegen Welten.

Besonders auf der Rückreise mit geschlossenem Verdeck zeigt sich das hohe Niveau des Bayern, der in den USA gefertigt wird. Die zwei



Fiat Barchetta

Schnell rein und nichts wie weg. Der **MOTORKLANG** ist für Menschenohren bezaubernd, Hunde interpretieren ihn dagegen gern als Signal zum Angriff



Im Unterschied zum Basis-Modell ist bei der Riviera-Ausführung die **MITTELKONSOLE IM ALU-LOOK** gehalten. Besonders wertvoll bei untergehender Sonne



Das **WINDSCHOTT** erfüllt bei offenem Verdeck seine Aufgabe. Doch wenn es nicht gebraucht wird, passt es nirgends ins Auto und behindert die Sicht



Allzu hart sollte man mit dem zierlichen Fiat nicht umspringen. Dazu ist das Chassis **NICHT STEIF GENUG**. Auch das Fahrwerk hat seine Grenzen

Dieser Koffer passt
AM BESTEN IM BMW.
Einzelteile im Barchetta
nachgiebige Taschen
im Mazda, und Sonnenbrille
und Lieblings-CD im Toyota



Technische Daten

WERKSANGABEN				
Modell	BMW Z3 2.0	Fiat Barchetta	Mazda MX-5 1.9	Toyota MR2
Motor				
Zylinderzahl / Anordnung	6 / Reihe	4 / Reihe	4 / Reihe	4 / Reihe
Einbaulage	vorn längs	vorn quer	vorn längs	Mitte quer
Leistung kW (PS) / min	110 (150) / 5900	96 (131) / 6300	103 (140) / 6500	103 (140) / 6400
Max. Drehmoment Nm / min	190 / 3500	164 / 4300	162 / 4500	170 / 4400
Bohrung / Hub mm	80,0 / 86,0	82,0 / 82,7	83,0 / 85,0	79,0 / 91,5
Hubraum cm³	1991	1747	1840	1794
Verdichtung / Kraftstoff	T1,0 / Super Plus	10,3 / Super	9,5 / Super	10,0 / Super
Spezifische Leistung PS pro Liter	75,3	75,0	76,1	78,0
Leistungsgewicht kg pro PS	9,0	8,2	7,9	7,5
Ventile pro Zylinder	4	4	4	4
Nockenwellen / -antrieb	2 / Kette	2 / Zahnriemen	2 / Zahnriemen	2 / Kette
Einspritzanlage / Zündung	Multipoint / Siemens	Multipoint / Hitachi	Multipoint / Bosch	Multipoint / Toyota
Aufladung / max. Ladedruck bar	-/-	-/-	-/-	-/-
Ölinhalt / Kühlsysteminhalt Liter	6,5 / 6,5	4,1 / 6,2	3,8 / 6,0	3,7 / 10,4
Batterie / Generator Ah/W	70 / 1260	50 / 943	32 / 1015	45 / 1104
Kraftübertragung/Fahrwerk				
Antrieb	auf die Hinterräder	auf die Vorderräder	auf die Hinterräder	auf die Hinterräder
Getriebe	Fünfgang-Schalt	Fünfgang-Schalt	Fünfgang-Schalt	Fünfgang-Schalt
Gangstufen	4,23 / 2,52 / 1,86 / 1,22 / 1,00	3,91 / 2,24 / 1,52 / 1,16 / 0,95	3,14 / 1,89 / 1,33 / 1,00 / 0,81	3,17 / 1,90 / 1,31 / 0,97 / 0,81
Achsübersetzung	3,45	3,56	4,10	3,94
Radführung	vorn Einzelradaufhängung, Querlenker	Einzelradaufhängung, Querlenker	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Federbeine	Einzelradaufhängung, Querlenker
	hinten Einzelradaufhängung, Schräglenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer	Einzelradaufhängung, Querlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Federbeine	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer
Stabilisator	vorn / hinten	vorn / hinten	vorn / hinten	vorn / hinten
Lenkung	Zahnstangen / Servo	Zahnstangen / Servo	Zahnstangen / Servo	Zahnstangen / Servo
Lenkübersetzung	15,40:1	16,40:1	16,00:1	13,60:1
Bremsen	vorn / Ø mm innenbel. Scheiben / 286	innenbel. Scheiben / 257	innenbel. Scheiben / 255	innenbel. Scheiben / 255
	hinten / Ø mm Scheiben / 272	Scheiben / 240	Scheiben / 251	innenbel. Scheiben / 263
ABS	4-Kanal / ContiTeves	4-Kanal / Bosch	3-Kanal / Bosch	4-Kanal /
Traktionskontrolle	ASC	-	-	-
Radgröße	Serie 7 J x 16	6 1/2 J x 15	6 J x 15	6 J x 15 / 6 1/2 J x 15
Bereifung	Serie 225/50 R 16 V	195/55 R 15 H	195/50 R 15 V	185/55 R 15 V / 205/50 R 15 V
Karosserie				
Typ	Cabrio	Cabrio	Cabrio	Cabrio
Sitzplätze	2	2	2	2
Türen	2	2	2	2
Gepäckraum L / VDA	165	165	144	90
Länge / Breite / Höhe mm	4050 / 1740 / 1293	3916 / 1640 / 1265	3975 / 1680 / 1225	3885 / 1695 / 1240
Radstand mm	2446	2275	2265	2450
Spurweite vorn / hinten mm	1413 / 1494	1412 / 1407	1415 / 1440	1475 / 1460
Wendekreis m	10,0	10,5	9,7	10,0
Zulässiges Gesamtgewicht kg	1540	1310	1265	1225
Leergewicht kg	1345	1135	1100	1050
Zuladung kg	195	175	165	175
Anhängelast geb. / ungebr. kg	1200 / 600	450 / 450	-/-	-/-
Stützlast / Dachlast kg	75 / 35	35 / 0	-/-	-/-
Tankinhalt Liter	51	50	50	48
Fahrleistung und Verbrauch				
Höchstgeschwindigkeit km/h	210	200	205	210
EU-Zyklus				
innerorts / außerorts L/100 km	12,6 / 7,2	11,8 / 6,6	11,2 / 7,0	10,1 / 5,9
Euromix L/100 km	9,2	8,5	8,5	7,4
Tankreichweite¹ km	ca. 560	ca. 590	ca. 590	ca. 640

¹ Testwagen-Bereifung - ¹ Unter Berücksichtigung des EU-Verbrauchs

BMW

Der Z3 hat seit dem Facelift im letzten Jahr auch in den schwächeren Versionen die breitere Spur und das bullige Heck des 2.8. Damit ist der Z3 2.0 in diesem Vergleich das längste, breiteste und höchste Auto. Und das schwerste - selbst ein paar Pferdestärken mehr können daher nichts gegen die zierlichere Konkurrenz ausrichten.

FIAT

Eine herausragende Lösung ist die Unterbringung des zurückgeklappten Verdeck unter einem Deckel. Dazu sind allerdings ein paar Handgriffe mehr und ein kurzes Aussteigen erforderlich. Ist das Verdeck geschlossen, geht es im Barchetta recht eng zu. Besonders störend und auch nicht sehr sicher ist das unverkleidete Verdeckgestänge im Kopfbereich.

MAZDA

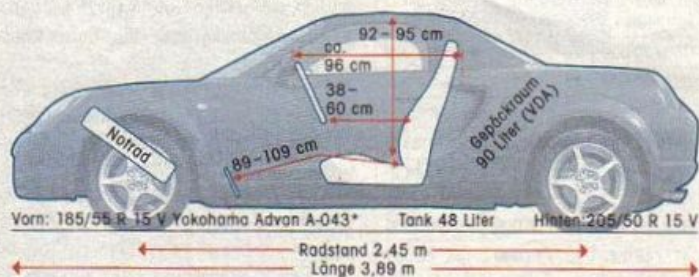
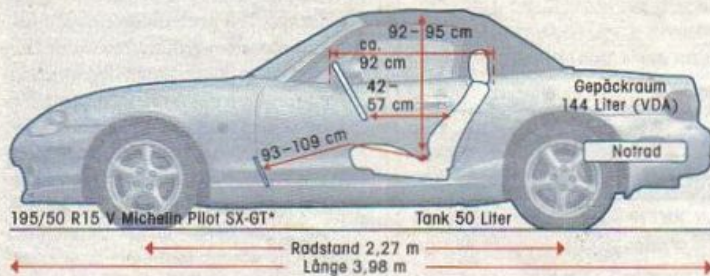
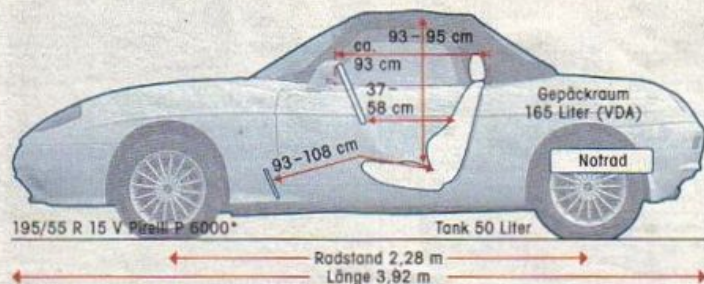
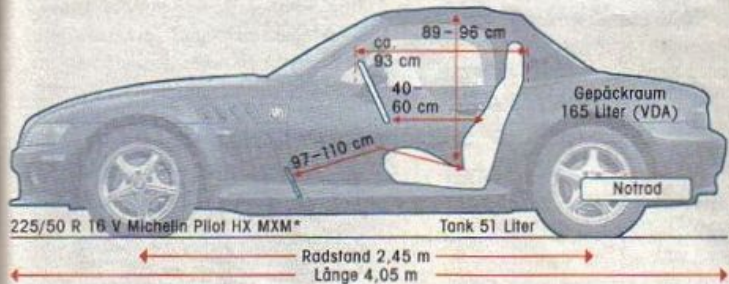
Dank seiner Bauweise mit Frontmotor und Heckantrieb verfügt der MX-5 über eine sehr ausgewogene Gewichtsverteilung. Eine ideale Ergänzung bietet die serienmäßige Differentialsperre, die selbst in engen Kehren das Ausnutzen der verfügbaren Leistung ermöglicht. Das Ergebnis sind sehr gute Fahrleistungen und ein gutmütiges Handling.

TOYOTA

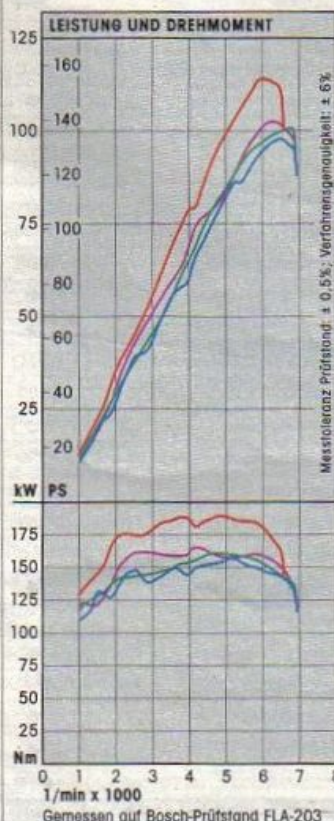
Der Vierventiler mit 140 PS und variablen Steuerzeiten kommt auch im neuen Celica zum Einsatz. Das Getriebe wurde dagegen speziell für die Bedürfnisse eines Mittelmotor-Roadsters konstruiert. Das versprochene Leergewicht von unter einer Tonne ohne Fahrer (75 Kilo) wurde vom Testwagen mit Klimaanlage deutlich überschritten.



Das ist das Problem, wenn bei weniger als vier Meter Außenlänge **MOTOR UND INSASSEN** den ganzen Platz beanspruchen: Das Gepäck muss draußen bleiben



mot MESSWERTE					
		BMW	Fiat	Mazda	Toyota
■ Fahrleistungen					
0 bis 60 km/h	s	3,8	4,0	3,7	3,6
0 bis 100 km/h	s	8,8	8,7	8,4	8,2
0 bis 160 km/h	s	25,0	25,2	23,1	23,9
60 bis 120 km/h (IV. Gang)	s	15,1	17,6	14,9	15,2
80 bis 140 km/h (V. Gang)	s	21,0	26,2	24,0	22,2
Gangschaltzeiten (I. / II.)	km/h	52 / 83	58 / 104	53 / 92	58 / 94
(III. / IV.)	km/h	127 / 169	146 / 187	132 / 178	140 / 187
■ Gewichte					
Testwagen	kg	1332	1101	1069	1045
Tatsächliche Zuladung	kg	208	159	196	180
■ Tachoaabweichung					
30 / 50 km/h	eff. km/h	28 / 47	26 / 46	29 / 49	29 / 48
100 / 130 km/h	eff. km/h	97 / 126	95 / 127	98 / 128	98 / 128
■ Innengeräusche					
50 / 100 km/h (IV. Gang)	dB(A)	58 / 65	62 / 72	60 / 70	62 / 69
130 / 160 km/h (V. Gang)	dB(A)	69 / 73	78 / 83	75 / 79	76 / 81



VERBRAUCH		L/100 km
BMW (Super Plus)		
mot-Mittel		12,2
mot-Zyklus		8,0
FIAT (Super)		
mot-Mittel		9,0
mot-Zyklus		6,9
MAZDA (Super)		
mot-Mittel		10,1
mot-Zyklus		7,0
TOYOTA (Super)		
mot-Mittel		10,0
mot-Zyklus		6,3

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

BREMSWEG		Meter
BMW		
kalt		39,0
warm		38,5
FIAT		
kalt		42,5
warm		41,6
MAZDA		
kalt		41,1
warm		40,3
TOYOTA		
kalt		39,2
warm		37,8

ÜBERHOLWEG		Meter
BMW		
A		160
B		292
FIAT		
A		160
B		292
MAZDA		
A		159
B		294
TOYOTA		
A		157
B		285

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

Messbedingungen: Temperatur 13 °C, Luftdruck 1010 mbar, Beladung 186 kg

A. Aus 60 km/h: Überholweg aus II. Gang. Bei Automatik: mit Kickdown.
B. Aus 80 km/h: Überholweg aus höchstem Gang. Bei Automatik: Messung nicht möglich

Kosten

BMW

Bei diesen Preisen kann einem schwindelig werden. Das wesentlich günstigere Einstiegsmodell ist eigentlich der Z3 1.8 mit dem 118 PS starken Vierzylinder für 47 850 Mark. Aber dann hinkt der bullige Roadster in den Fahrleistungen hinterher. Positiv ist, dass Side-Bags, Überrollbügel und eine Fahrdynamikregelung lieferbar sind.

FIAT

Das Modell Riviera darf als Schnäppchen gelten. Alles drin, alles dran – und das für knapp 40 000 Mark. Von der Preisdifferenz zum Mazda kann man sich das Hardtop für 3000 Mark leisten. Noch günstiger: Das abgespeckte Modell Lido für 34 990 Mark.

MAZDA

Die 1,9-Liter-Version hat gegenüber dem 1,6-Liter-Basismodell (37 290 Mark) das Touring-Paket mit Zentralverriegelung, Windschott und Lederlenkrad serienmäßig an Bord. Darüber hinaus gibt es nichts zu wollen.

TOYOTA

Der MR2 ist merkwürdig kalkuliert: Die Lederausstattung ist verhältnismäßig günstig, die simple Klimaanlage dafür umso teurer. An wichtigen Details fehlen Nebelscheinwerfer und Alarmanlage.

Modell	BMW Z3 2.0	Fiat Barchetta Riviera	Mazda MX-5 1.9	Toyota MR2 Roadster
PREISE UND AUSSTATTUNG				
Grundpreis	54 350	39 190	43 290	44 900
Preis *	58 150	39 700	39 700	44 900
► ABS	●	●	●	●
► Airbag Fahrer/Beifahrer/Seiten/Kopf	●/●/●/○	●/●/○/○	●/●/○/○	●/●/○/○
Außenspiegel, elektrisch verstell-/beheizbar	●/240	●/○	●/●	●/○
Außentemperaturanzeige	○	○	○	○
Automatikgetriebe (Stufen)	3050 (4)	○	○	○
► Antriebsschlupfregelung	●	○	○	○
Bordcomputer	360	○	○	○
► Diebstahl-Warmanlage	990	510	○	○
► Fahrdynamikregelung (ESP)	1500	○	○	○
Fahrsitz höhenverstellbar	●	○	○	●
► Fensterheber, (elektrisch)	●	●	●	●
Hardtop	3950	3000	3300	3300
Heckscheibe Glas / beheizt	○/○	○/○	●/●	●/●
Klimaanlage	2200	2070	○	3400
Lederausstattung	2310	●	○	1850
Lederlenkrad	●	●	●	●
Leichtmetallräder	●	●	●	●
► Lenkrad höhen-/weitenverstellbar	○/○	●/○	○/○	●/○
Metallic-Lack	850	550	770	890
Navigationssystem	○	○	○	○
► Nebelscheinwerfer	330	●	○	○
► Radioanlage	ab 980	●	○ ¹	○ ¹
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	450	○	○	○
Sitzheizung vorn	610	○	○	2300 ²
Sitzverstellung, elektrisch vorn	●	○	○	○
Sperddifferential	○	○	●	●
Tempomat	590	○	○	○
Verdeck elektrisch	1450	○	○	○
► Wegfahrsperre	●	●	●	●
► Windschott	●	●	●	●
► Zentralverriegelung / mit Fernbed.	●/●	●/○	●/○	●/●
KOSTEN UND VERSICHERUNGSKLASSEN				
Haftpflicht / Kosten pro Jahr ^{1,2}	TK/DM 11 / 446	15 / 699	14 / 651	18 / 844
Teilkasko / Kosten pro Jahr ^{1,2}	TK/DM 32 / 736	37 / 1423	34 / 1049	34 / 1049
Vollkasko / Kosten pro Jahr ^{1,2}	TK/DM 18 / 1280	27 / 2290	22 / 1743	19 / 1390
Steuer pro Jahr	200 ³	180 ³	228	180
Wertverlust pro Jahr ^{4,5}	6160	5262	6305	8082
Summe Fixkosten pro Jahr ⁶	1926 / 8086	3169 / 8430	2623 / 8928	2414 / 10496
Kraftstoffkosten pro Jahr ^{4,7}	2677	2435	2435	2120
Kleine Inspektion ⁸	DM/km 210 / 25 000 ⁹	138 / 20 000	284 / 15 000	182 / 15 000
Große Inspektion ⁸	DM/km 457 / 50 000 ⁹	333 / 40 000	443 / 30 000	265 / 30 000
Summe Betriebskosten pro Jahr ⁴	3812	3307	3198	2879
Gesamtkosten pro Jahr ⁴	5738 / 11897	6475 / 11737	5820 / 12125	5293 / 13375
Gesamtkosten pro km^{4,8}	PF 38,3 / 79,3	43,2 / 78,2	38,8 / 80,8	35,3 / 89,2
Ersatzteilaufwand:				
1 Satz Reifen	DM/km 1436 / 35 000	976 / 30 000	692 / 35 000	886 / 35 000
Bremsbeläge vorn	DM/km 161 / 45 000	117 / 45 000	137 / 45 000	133 / 45 000
Endschalldämpfer	DM/km 395 / 45 000	326 / 45 000	298 / 45 000	335 / 45 000
Garantie-Umfänge ¹⁰	Jahre 1 / 6 / 1	1 / 8 / 3	3 / 6 / 3	3 / 12 / 3

Fußnoten für Preise und Ausstattung:

● = Serienausstattung – ○ = Ab Werk nicht lieferbar – * mit empfehl. zusätzlich zur Grundausstattung die mit ► gekennzeichneten Ausstattungen (soweit lieferbar) –

¹ Nur als Händlerzubehör erhältlich – ² In Verbindung mit Lederausstattung

Fußnoten für Kosten

und Versicherungsklassen:

¹ Durchschnittswerte BRD – ² Bei 50% SF-Rabatt – ³ Einmalig 250 DM Steuerbefreiung wegen Erfüllung der D3-Norm – ⁴ Bei 15 000 km Jahresfahrleistung – ⁵ Jahresdurchschnitt mit dreijähriger Halbdauer – ⁶ Ohne/mil Wertverlust – ⁷ Errechnet nach dem EU-Verbrauch – ⁸ Umfasst Ölkosten und Arbeitswerte, aber kein weiteres Material – ⁹ Praxiswerte, sonst je nach Serviceintervall-Anzeige – ¹⁰ Auf das Fahrzeug / gegen Durchrost / auf den Lack. Stand: Mai 2000.

Preise und Kosten in Mark.

zusätzlichen Zylinder heben den Z3 in eine andere Klasse. Leise, vibrationslos und mit sattem Klang schiebt der bewährte Sechszylinder unter der endlosen Buckelhaube Richtung Horizont. Ohne das verräterische 2.0 am Heck ginge dieser Z3 akustisch und optisch auch als stramme 2,8-Liter-Variante auf gemächlicher Fahrt durch.

Bei hohem Tempo auf der Autobahn macht sich deutlicher Auftrieb



Noch nie war der **EINSTIEG IN DAS FRISCHLUFT-VERGNÜGEN** so verführerisch wie heute

an der Vorderachse bemerkbar. Die sonst sehr feinfühlig BMW-Lenkung fühlt sich taub an, Bodenwellen lassen die Frontpartie unruhig werden. Dafür herrscht selbst bei Tempo 200 noch einigermaßen Ruhe unter dem gefütterten Verdeck.

Davon kann unter der knappen Stoffmütze des Barchetta keine Rede sein. Tosender Wind, ein Motor, der mit zusammengebissenen Zähnen gegen die Fahrwiderstände kämpft, und ebenfalls ein taumeliges Fahrverhalten im Bereich der Höchstgeschwindigkeit lassen keine Entspannung zu. Konzentriert blicken die Insassen bei der Autobahnfahrt nach vorn. Fehlt nur der Aufkleber auf der Beifahrerseite „Anschlallen und Mund halten“ – eine Unterhaltung ist ohnehin kaum möglich.

Für Gesprächsstoff sorgt bei dieser zügigen Rückreise auch der Mazda. Das Hochgeschwindigkeitsverhalten selbst in langegezogenen Kurven ist deutlich angenehmer als im BMW und Fiat, die Aluminium-Motorhaube führt jedoch ein reges Eigenleben. „Hält das fragile Schloss das dünne Blech, oder nicht?“ fragt sich die Eine insge-

heim, „Bei einer Chrysler Viper ist das genauso, und die fährt fast 300 Spitze!“, beruhigt sie der Freund auf den Beifahrersitz.

Am besten geradeaus fährt unter diesen Bedingungen der knubbelige Toyota. Auf den ersten Blick erstaunlich für ein Mittelmotor-Auto dieser Kürze. Der nur 3,89 Meter lange Zweisitzer verfügt aber über den längsten Radstand im Feld und somit über sehr kurze Überhänge.

Auch aerodynamisch scheint die Front gut entwickelt. Bolzgerade schnürt der MR2 über die Autobahn, und auch ohne das blitzschnell montierbare Hardtop (3300 Mark) sind die Windgeräusche akzeptabel. Der Lärm kommt hauptsächlich von hinten.

Durch Zuladung kann sich daran nichts ändern – es gibt keine Chance, schwere Dinge zu verstauen. Dafür jede Menge Versteckmöglichkeiten und kleine Ablagen für das Nötigste. Die Anderen haben wenigstens etwas ordinären Kofferraum zu bieten. Allerdings ist auch hier die Beschränkung auf das Nötigste unerlässlich.

Und noch eines ist bei geschlossenem Verdeck aufgefallen: Wer endlich mit dem Rauchen aufhören will, ist mit dem Toyota bestens bedient. Ein winziger Aschenbecher und ein aerodynamisches Problem der besonderen Art verderben den gesundheitsschädlichen Spaß. Wird beim MR2 die Seitenscheibe nur eine Handbreit geöffnet, bläst ein scharfer Strahl Fahrtwind direkt ins Gesicht. Auch der Barchetta bietet höchstens für zehn Zigarettenleichen Platz, der Zündler – beziehungsweise das Ladekabel für das Handy – sind in der Ablagebox zwischen den Sitzlehnen nur mit ausgekugelterm Arm gut zu erreichen.

Im Mazda mit seinen Dreiecksfenstern lässt sich der geschlossene Innenraum am besten durchlüften, beim BMW, ebenfalls mit Dreieckscheiben, kommt die Asche am anderen Ende der Seitenscheibe zurück in den Innenraum. Ist das der Grund, warum in München das Raucherpaket extra (derzeit noch ohne Aufpreis) bestellt werden muss? Oder ist man dort der Meinung, dass ein Laster genügt? Doch als Einstiegsdroge in das offene Fahrvergnügen zu zweit ist der BMW trotz Sieg nach Punkten und günstigen Unterhaltskosten vielleicht doch ein bisschen teuer. □

BMW



Der Z3 gehört preislich und auf Grund seines sehr kultivierten Antriebs eigentlich in eine höhere Klasse. Die Fahrleistungen und Fahreigenschaften liegen jedoch

bestenfalls auf dem Niveau der wesentlich preiswerteren Konkurrenz. Mit seinem elektrohydraulischen Verdeck für 1450 Mark Aufpreis und der quietschblauen Innenausstattung kann er bei der Show der Anderen gerade noch mithalten.

FIAT



Der Barchetta wirkt vergleichsweise fragil, ja fast zerbrechlich. Aber der kleine Fiat hat unglaublich Charme. Auch wenn es die gnadenlose Punktetabelle nicht rechtfertigt – dieser Roadster wird für viele erste Wahl sein. Zumal der Preis als Riviera-Sondermodell, gemessen an der Ausstattung, unglaublich günstig ist. Für mindestens 5000 Mark Ersparnis kann man weit fahren.

MAZDA



Trotz leichter Weichspülung bei der Überarbeitung ist und bleibt der MX-5 der einzig legitime Nachfahre alter Roadster-Schule: kernig und grundehrlich. Und weil ein MX-5 angeblich nie kaputtgeht, ist dieser Dauerbrenner auf dem Gebrauchtmotor sehr gefragt. Bleibt nur der Neukauf, der zwar etwas schmerzt, aber die freie Farbwahl ermöglicht – vielleicht doch etwas wie British-Racing-Green?

TOYOTA



Zweifelloos ist der neue MR2 eine echte Fahrmachine geworden, die – von kundiger Hand bewegt – ruhig einen etwas spektakuläreren Motor vertragen könnte. Das Mittelmotorkonzept und das Design sind in dieser Preisklasse einzigartig. Doch die japanische Mixtur aus Porsche Boxster und Ferrari-Anleihen hat ihre Nachteile: laut, eng und ein ungewisser Wiederverkauf.

mot

Urteil

Bewertungskriterien	Max. Punktzahl	BMW Z3	Fiat Barchetta	Mazda MX-5	Toyota MR 2
ALLTAG/NUTZEN					
Zustieg vorn	10	4	4	4	3
Zustieg hinten	10	0	0	0	0
Platz vorn	20	10	8	8	7
Platz hinten	10	0	0	0	0
Raumaussnutzung	10	2	2	2	1
Sitze vorn	15	13	11	12	11
Sitze hinten	10	0	0	0	0
Gepäckraumgröße	10	2	2	2	1
Variabilität / Beladbarkeit	10	2	2	2	1
Zuladung	10	2	1	2	1
Übersicht	10	3	3	4	6
Ausstattung	20	14	18	14	14
Bedienung / Ergonomie	20	16	14	16	12
Heizung / Lüftung	15	13	14	13	13
Qualitätseindruck	20	16	12	15	15
Summe Nutzen	200	97	91	94	85
FAHREN/SICHERHEIT					
Motorcharakteristik	20	17	12	14	14
Motorlaufruhe	5	5	3	3	3
Gangwechsel	10	8	7	10	9
Getriebestufung	5	5	5	5	5
Traktion	5	4	4	5	5
Überholweg	10	4	4	4	5
Spitze	5	5	5	5	5
Bremsen kalt	20	18	16	17	18
Bremsen warm	10	10	8	9	10
Lenkung	10	9	7	10	8
Geradauslauf	5	3	2	4	4
Kurvenverhalten	20	17	16	18	17
Ausweichen unbeladen	15	15	14	15	14
Ausweichen beladen	10	9	9	9	9
Innengeräusche	10	5	2	3	3
Federung / Dämpfung	20	14	15	14	16
Licht	10	8	7	8	8
Airbag	5	4	2	2	2
Gürtelsystem	5	3	3	3	3
Summe Fahren	200	163	141	158	158
KOSTEN/UMWELT					
Kaufpreis	20	6	10	9	9
Verbrauch	30	11	15	13	14
Kraftstoffkosten	10	4	6	5	5
Abgasreinigung	5	5	4	3	4
Steuer	5	4	4	4	4
Versicherung	10	6	4	5	5
Garantie	5	2	4	5	5
Wiederverkauf	10	9	8	10	7
Recycling	5	5	5	5	5
Summe Kosten	100	52	60	59	58
Urteil	500	312	292	311	301