

Buy british or bayrisch

BMW Z3 und MGF. Gemeinsame

Merkmale: Offen, Roadster, Hinterradantrieb, Konzernbrüder.

Unterscheidungsmerkmale: Frontmotor, Mittelmotor, Zweiventiler, Vierventiler. Der Brite kommt aus England, der Bayer aus den USA.



Langer, bulliger Bug beim BMW. Kurze Frontpartie beim Mittelmotor-MGF

Von Holger Glanz mit Fotos
von Konstantin Tschovikov

Wie sich die Zeiten ändern. Wen es vor sieben Jahren nach einem erschwinglichen offenen Zweisitzer gelüstete, der hatte neben dem teuren Mercedes SL, dem Uralt-Alfa Spider und dem Kleinserien-BMW Z1 im Grunde nur eine Wahl: Mazda MX-5. Heute können Freunde Roadster-ähnlicher Sportwagen darüber grübeln, ob sie sich wiederum für den MX-5 oder aber für einen Fiat Barchetta, einen neuen Alfa Spider, einen MGF, einen BMW Z3 oder

später im Jahr für einen Mercedes SLK oder Porsche Boxster entscheiden. Die Flut der offenen Zweisitzer hat sich zu ungeahnten Höhen aufgeschwungen und rollt durchs Land wie eine La-Ola-Welle.

Da Rover seit mehr als zwei Jahren zu BMW gehört, machen sich zwei Exemplare der neuen Roadster-Gattung sogar hausinterne Konkurrenz: der MGF und der Z3. Daß die Engländer erst jetzt

auf den Frischluft-Zug aufgesprungen sind, verwundert etwas. Blicken sie doch – speziell MG – auf eine ruhmreiche Historie zurück. Schon 1924 baute die „Morris Garages Ltd.“ ihren ersten Zweisitzer ohne Festdach. Und wenn uns ein klassischer Brite in Erinnerung geblieben ist, dann wohl der MGB aus den sechziger Jahren.

Verwunderlich, wenn nicht gar unverständlich, warum der neue

MGF konzeptionell so gar nichts mit den britischen Roadstern alter Prägung gemeinsam hat. Denn sein Motor thront nicht traditionell längs im Bug, sondern kauert nach Mittelmotor-Art quer vor der Hinterachse.

Die Mittelmotorbauweise ist aus dem Rennsport nicht wegzudenken. Für Straßenfahrzeuge bietet sie jedoch mehr Nach- als Vorteile. Sie läßt nur wenig Platz für einen halbwegs nutzbaren Kofferraum und ebensowenig Chancen für eine effektive Geräuschdämmung. Die ausgeglichene Gewichtsverteilung sorgt darüber hinaus für ein Fahrverhalten, das selbst bei extrem hohem Kurventempo keinen Grenzbereich andeutet, dann aber um so heftiger in die kritische Zone gerät. Wenn das Heck die Fahrbahn verläßt, dann auf französisch: ohne seinen Abschied anzukündigen.

Im Prinzip ist auch der MGF, dessen Vorderachse 45 und dessen Hinterachse 55 Prozent des Fahrzeuggewichts tragen, von diesem Naturell. Deswegen muß sich aber niemand vor ihm fürchten. Wer seinen Fahreifer nicht über die Leichtsinnsgränze hinaustreibt, wird ihn als gut liegenden handlichen Sportler empfinden, agil wie ein Go-Kart. Da Motor und Antriebswellen ohne große Distanz arbeiten, reagiert er fast so spontan aufs Gaspedal wie ein Porsche Carrera. Und die Geräuschdämmung des 120 PS starken Vierventilers ist den MG-Leuten erstaunlich gut gelungen.

Sein Geradeauslauf bei hohem Autobahntempo ist allerdings nicht

BMW Z3 1.8

43 700 DM

Rover MGF 1.8i

39 500 DM



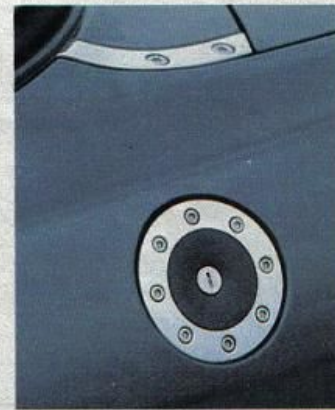
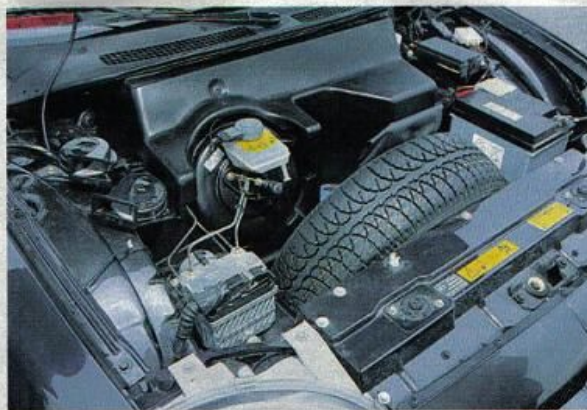
TEST BMW Z3 1.8 – Rover MGF 1.8i

BMW Z3 1.8



Z3

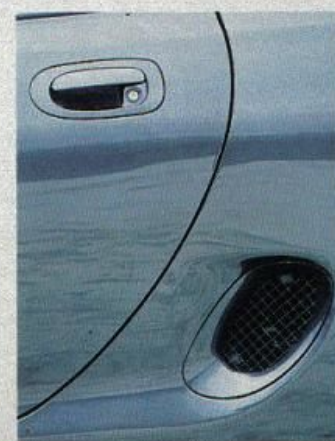
Gut: Der Fahrersitz des Z3 besitzt eine elektrische Höhenverstellung. **Schlecht:** Beim Testwagen fielen die Lüftungsgitter aus der Armaturentafel. **Befriedigend:** Der 1,8 Liter-Motor mit 115 PS ist nicht gerade der bissigste und klingt auch nicht so



ROVER MGF 1.8i



Im Bug: Nichts außer Reserverad und Nebenaggregaten. **Im Heck:** Schmäler Zugang zum Mittelmotor, der durch seitliche Luftlöcher atmet. **An der Seite:** Nostalgischer Tankverschluß mit Aluminium-Blende



ohne Tadel. Seine elektrisch unterstützte Servolenkung, die beim Handlingtest als lobenswert sensibel empfunden wird, ist in der Mittellage „klebrig“ wieder Kunststoffbezug am Steuerrad und muß ständig korrigiert werden.

Dennoch läßt sich der MG F unter allen Umständen mühelos dirigieren als der mit Frontmotor und Heckantrieb ausgestattete BMW. Der lange Bug des Z3 und seine weit nach hinten gerückte Sitzposition geben dem Auto den Anschein, leicht kopflastig zu sein. Auf kurvenreichen Straßen zeigt er eine neutrale, aber beinahe an einen Fronttriebler erinnernde Abstimmung. In schnellen, welligen Autobahnkurven hat die Lenkung einen deutlichen Hang in Geradeausstellung – viel stärker als bei den BMW-Limousinen. Doch hält der Z3 selbst bei Lastwechseln keine Überraschungen parat. Seine erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten liegen aber unter denen des MG F, doch das hat auf öffentlichen Straßen wohl keine Relevanz.

Obwohl der BMW im fünften Gang so kurz übersetzt ist, daß sich sein Drehzahlmesser bei Spitzentempo (194 km/h) im roten Bereich tummelt, fehlt es ihm an Spritzigkeit. Gegen das MG F-Triebwerk ist sein 115 PS starker Zweiventiler ein müder Krieger. Das belegen nicht zuletzt die Meßwerte. Auch sein Motorgeläusch kann nicht begeistern: rau und ohne einen guten, saten Auspuffton.

Beim MG F, unter dessen Heck wie bei einem V8 zwei dicke Rohre hervorlugen, geht mehr ab. Allerdings nur beim Dahinbummeln. Bei höherem Tempo verschwindet der sonore Endrohrklang in den Windgeräuschen. Und das nicht nur bei offenem Dach, sondern auch mit geschlossenem. Wenn der Wind ums Verdeck stürmt, geht alles andere darin unter. Das BMW-Dach ist eindeutig leiser und obendrein leichter zu handhaben. Die Spannhaken am Frontscheibenrahmen benötigen keinen Kraftakt, beim MG F hingegen geht's nicht ohne Ziehen und Drücken.

Daß der lange Bug des BMW einem Roadster besser zu Gesicht steht als die kurze, flach ab-

fallende Haube des MG F, darüber besteht kein Zweifel. Doch türmt sich die BMW-Haube derart massig vor dem Horizont auf, daß sich kleinere Fahrer ziemlich verloren vorkommen. Könnten sie nicht auf eine – sogar elektrische – Höhenverstellung am Fahrersitz zurückgreifen, so wäre für sie die Fahrbahn fast nicht zu sehen. Ohne die Höhenregulierung hätten sie sogar Probleme, über das Lenkrad zu schauen. Denn das steht, viel zu groß für das kleine Cockpit und ohne Verstellmöglichkeit, exakt in Augenhöhe.

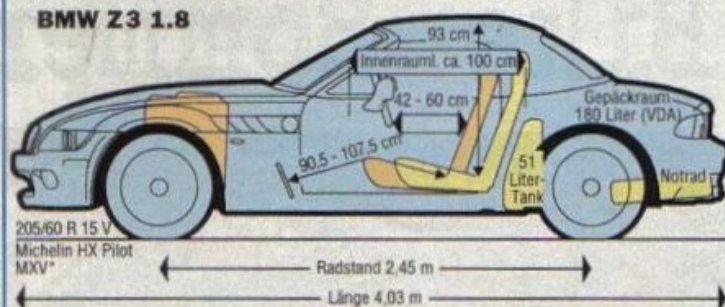
Aber wer über 1,85 Meter mißt, findet an der Sitzposition des BMW Z3 durchaus Gefallen. Lange Beine lassen sich in seinem tiefen Tunnel viel weiter ausstrecken als im Fußschacht des MG F. Die Ellbogenfreiheit ist nicht zu knapp, und die Gürtellinie liegt tief genug, damit sich die Türoberkante bündig in die Achselhöhle schmiegen kann.

Im MG F fühlen sich sowohl große als auch kleine Fahrer etwas eingemauert. Es besteht in niger Kontakt zu den Türen. Die schräg nach hinten ansteigende Gürtellinie reicht bis über die Schultern hinauf. Der Frischlufteffekt wird dadurch aber nicht beschnitten. Da die Frontscheibe nicht von Dreiecksfenstern gestützt wird, bläst der Wind bei geöffnetem Verdeck noch ungehemmt ins Cockpit als im Z3. Aber der Blick auf die Fahrbahn wird beim MG F durch nichts behindert. Der Bug fällt so flach ab, daß er gar nicht zu sehen ist. Eine Sitzhöhenverstellung hat der MG F nicht nötig, deswegen ist auch keine zu finden.

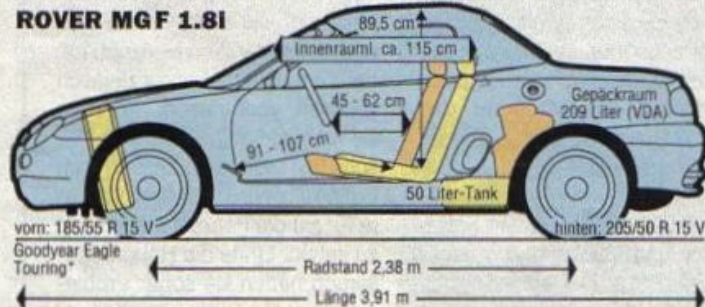
Leider ist es auch mit sonstigen Komfort-Features nicht weit her. Der Brite hat zwar eine Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber, doch die Außenspiegel müssen per Handhebel in die richtige Position gebracht werden. Elektrische Hilfe beschränkt sich lediglich auf eine Beheizung. Lenkradverstellung hat er ebensowenig wie der BMW. Die wäre auch überflüssig, denn der Lenkkranz ist erstens kleiner und steht zweitens griffgünstiger im Raum. Verstellen lassen sich aber die Kopfstützen. Beim BMW hingegen sind

TECHNISCHE DATEN

BMW Z3 1.8



ROVER MGF 1.8i



WERKSANGABEN

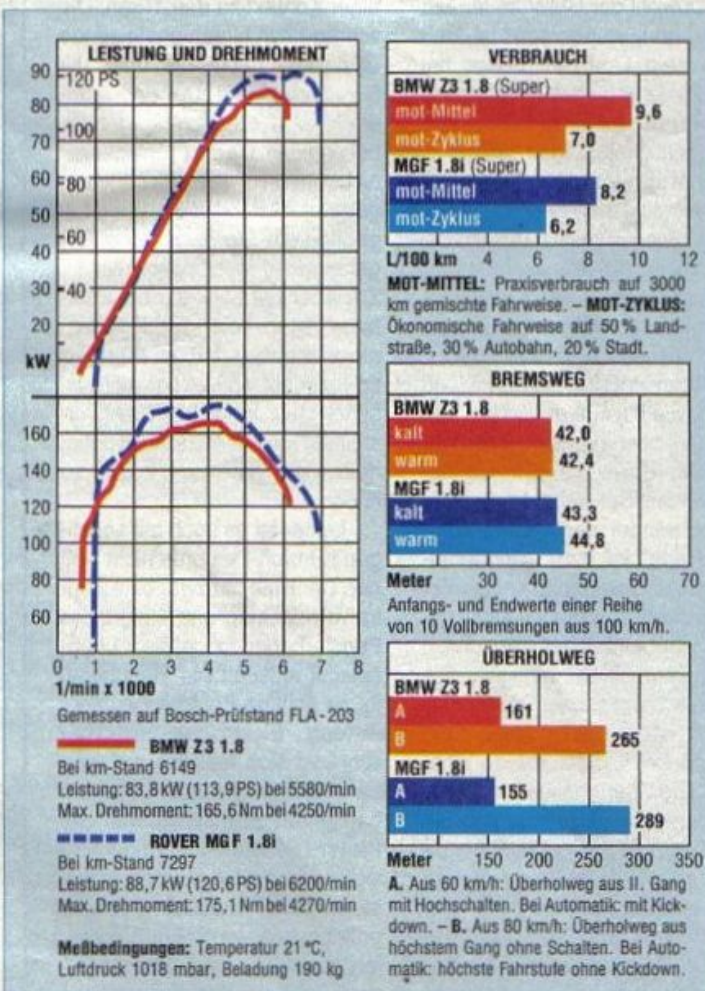
Modell	BMW Z3 1.8	Rover MGF 1.8i
Motor		
Zylinderzahl/Anordnung	4/Reihen	4/Reihen
Einbaulage	vorn längs	quer vor Hinterachse
Leistung kW (PS)/min	85 (115)/5500	88 (120)/5500
Max. Drehmoment Nm/min	168/3900	166/3000
Bohrung/Hub mm	84,0/81,0	80,0/89,3
Hubraum cm³	1796	1796
Verdichtung/Kraftstoff	9,7/Super	10,5/Super
Spezifische Leistung PS pro Liter	64,0	66,8
Leistungsgewicht kg pro PS	10,7	8,8
Ventile pro Zylinder	2	4
Nockenwellen/-antrieb	1/Ketten	2/Zahnriemen
Einspritzanlage/Zündung	Multipoint Kennfeld	Multipoint Kennfeld
Aufladung/max. Ladedruck bar	—	—
Ölinhalt/Kühlsysteminhalt Liter	4,0/6,4	5,0/10,5
Batterie/Generator Ah/W	55/1120	45/1233
Kraftübertragung/Fahrwerk		
Antrieb	auf die Hinterräder	auf die Hinterräder
Getriebe	Fünfgang	Fünfgang
Gangstufen	4,23/2,52/1,66/1,22/1,00	3,17/1,84/1,31/1,03/0,77
Achsübersetzung	3,45	3,94
Radführung	vorn: Querlenker, McPherson-Federbeine hinten: Schräglenker, Schraubenfedern	vorn: Doppelquerlenker, Luftfedern hinten: Doppelquerlenker, Luftfedern
Stabilisator	vorn/hinten	vorn/hinten
Lenkung	Zahnstange mit Servo	Zahnstange mit Servo
Lenkübersetzung	13,9	19,0
Bremsen	vorn/Ø mm: Scheiben/284 hinten/Ø mm: Scheiben/279	innenbel. Scheiben/240 Scheiben/240
ABS	Teves	Bosch
Traktionskontrolle	—	—
Radgröße	Serie 6 1/2 J x 15	Serie 6 J x 15
Bereifung	Serie 205/60 R 15 V	Serie 185/55 R 15 V / 205/50 R 15 V
Karosserie		
Typ	Cabrio	Cabrio
Sitzplätze	2	2
Türen	2	2
Gepäckraum L/VDA	180	209
Länge/Breite/Höhe mm	4025/1692/1288	3913/1628/1264
Radstand mm	2446	2375
Spurweite vorn/hinten mm	1411/1427	1400/1406
Wendekreis m	10,4	10,5
Zulässiges Gesamtgewicht kg	1400	1320
Leergewicht kg	1225	1060
Zuladung kg	175	260
Anhängelast gebremst/ungebr. kg	—/—	—/—
Stützlast/Dachlast kg	—/—	—/—
Tankinhalt Liter	51	50
Fahrleistungen und Verbrauch		
Höchstgeschwindigkeit km/h	194	193
DIN-Verbrauch 90/120/Stadt L/100 km	5,8/7,7/9,4	5,1/6,7/8,3
Drittmix L/100 km	7,6	6,7
Tankreichweite¹ km	ca. 670	ca. 740

MOT MESSWERTE

Modell	BMW	Rover
Fahrleistungen		
0 bis 60 km/h s	4,5	4,2
0 bis 100 km/h s	10,6	9,3
0 bis 160 km/h s	30,5	26,4
60 bis 120 km/h (IV. Gang) s	16,0	14,3
80 bis 140 km/h (V. Gang) s	22,7	25,0
Gangreichweiten (I./II.) km/h	49/82	60/103
(III./IV.) km/h	124/170	146/181
Gewichte		
Testwagen kg	1190	1125
Tatsächliche Zuladung kg	210	195
Tachoabweichung		
30/50 km/h eff. km/h	27/47	29/47
100/130 km/h eff. km/h	96/124	94/122
Innengeräusche		
50/100 km/h (IV. Gang) dB(A)	62/69	60/73
130/160 km/h (V. Gang) dB(A)	75/81	74/83

BMW Z3. Trotz kürzerer Getriebe-Übersetzung muß er sich in der Beschleunigung dem MGF geschlagen geben. Lediglich die Elastizitätswerte im fünften Gang sehen bei ihm besser aus.

ROVER MGF. Er ist 85 Kilogramm leichter als der BMW und besitzt ein gehöriges Plus an Drehmoment. Kein Wunder, daß er in jeder Hinsicht mehr „Biß“ bietet.



die Nackenpolster in die Lehnen integriert. Außerdem sind die Sitze stärker konturiert und straffer. Im MGF fühlen sie sich sogar im Neuzustand leicht durchgesessen an.

Cabrios auf das Thema Sicherheit abzuklopfen, ist eigentlich müßig. Den Verdeckgestängen müssen dennoch ein paar Worte gewidmet werden. Ein Teil davon liegt kantig und sperrig genau in Schläfenhöhe der Fahrer und dürfte bei einem Seitenaufprall grausige Verletzungen verursachen. Wer das akzeptiert, darf sich über die kantigen Gurthöhenverstellungen einer Blechdach-Limousine nie wieder mokieren.

Wer in den beiden Roadstern eine besondere Cockpit-Atmosphäre erwartet, wird enttäuscht. Der Z3 zeigt die gleichen Instrumente, Lufteinlässe, Schalter und Hebel wie der 3er Compact, das BMW-Einstiegsmodell. Im MGF wird deutlich, daß Rover mal mit Honda verbandelt war. Die Lenksäulenhebel und die Drehschalter sind offensichtlich japanischer Herkunft. Die MG-Signets in Lenkrad und Armaturentafelmitte könnten für gewissen Flair sorgen, aber nur wenn sie nicht so gummiartig aussehen würden. Einen Hauch von Sportwagen-Ambiente vermitteln allenfalls die weiß unterlegten Instrumente mit roten Zeigern und

schwarzen Ziffern, von denen zwei – Zeitzuhr und Öldruckanzeige – sogar die Mittelkonsole zieren.

Der BMW ist nicht üppiger ausgestattet als der MGF. Er hat zwar Zentralverriegelung und elektrisch verstellbare Außenspiegel. Die Fenster müssen aber von Hand gekurbelt werden. Das ist lästig, weil dafür – zumindest beim Testwagen – viel Kraft nötig ist. Zusatzinstrumente wie im Engländer gibt's nicht. Jedoch mehr Ablagen: Türfächer rechts und links, hinter den Sitzen ein kleines Fach für Zigarettenschachteln und ein größeres für Handtaschen, beide abschließbar. Im Beifahrerfußraum findet sich noch ein kleines Gepäcknetz. Das eigentliche Handschuhfach ist dagegen so wenig zu gebrauchen wie das im MG. Zwar abschließbar, aber winzig und im Z3-Testwagen mit klemmender Klappe.

Klemmen tat auch das Kofferraumschloß des BMW. Viel schlimmer: Am Schluß des Tests fielen die mittleren Lüftungsgitter aus dem Armaturenbrett. So etwas hilft sicher nicht, die Qualitätszweifel des Bayern aus US-Produktion zu entkräften. Und geht man mal davon aus, daß die Testwagen einer besonderen Überprüfung unterliegen, so stellt sich unwillkürlich die Frage, in welchem Zustand wohl die Kundenautos sein mögen? □



FAZIT

Der **BMW** ist ein komfortabler Zweisitzer, der trotz seiner aufregenden Proportionen den totalen „Roadster-Kick“ vermissen läßt. Das hängt zum Teil mit seiner gerade ausreichenden, aber keinesfalls bezaubernden Motorisierung zusammen. Das ist aber auch seiner nüchternen Cockpit-Gestaltung zuzuschreiben, die über die Funktionalität hinaus keinerlei Begeisterung weckt.

Die Proportionen des **MG F** weichen von der traditionellen Roadster-Mode – langer Bug, kurzes Heck – total ab. Doch sein Mittelmotorkonzept und sein durchzugsstarker Antrieb vermitteln Sportwagen-Feeleing satt. Ein Cabrio, nicht nur zum Flanieren, sondern auch für den Nürburgring – mit enorm guter Handlichkeit und dennoch ausreichendem Federungskomfort.

KOSTEN



BMW Z3. Wem der Z3 mit 115 PS zu müde ist, dem kann geholfen werden. 5000 Mark mehr, und der Roadster hat 140 PS – aus 1,9 Liter Hubraum mit vier Ventilen pro Zylinder. Die Pferdchen galoppieren damit munterer: null bis hundert in 9,1 statt 10,6 Sekunden, 215 statt 194 km/h Spitze. Serienmäßig: elektrische Fensterheber, Lederlenkrad und Leichtmetallräder.



MG F. Den britischen Roadster gibt's in zwei Ausführungen: Als 1.8i mit 120 PS (wie hier getestet) oder als 1.8i VVC mit variabler Ventilsteuerung und 145 PS – 5000 Mark teurer und besser ausgestattet. Beifahrer-Airbag, Lederlenkrad und -sitze sind Serie. Statt in 9,3 Sekunden geht's in nur 7,7 Sekunden auf 100 km/h. Die Spitze liegt bei 203 statt 193 km/h.

Modell	BMW Z3 1.8	Rover MGF 1.8i
PREISE UND AUSSTATTUNG		
Grundpreis	43 700	39 500
Preis*	44 270	40 150
► ABS	●	●
► Airbag Fahrer/Beifahrer	●/●	●/650
Außenspiegel, elektrisch verstell-/beheizbar	●/240	○/●
Automatikgetriebe	○	○
Bordcomputer	360	○
Bremsleuchte, dritte	●	○
► Diebstahl-Warnanlage	750 ¹	● ¹
Edelholzausführung	790	○
► Fensterheber elektrisch	600	●
► Hardtop	○	2500
Innenluftumwälzung	○	●
Klimaanlage	2200	2500
Lederausstattung	2250 ²	○
Lederlenkrad	280	○
Leichtmetallräder	900-1900	●
Lenksäulenverstellung	○	○
Metall-Lack	780	750
► Nebelscheinwerfer	330	○
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	425	○
► Servolenkung	●	●
Sitz Fahrerseite elektrisch höhenverstellbar	●	○
Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer	550	○
Sperrdifferential	780	○
Sportfahrwerk	980 ³	○
Tempomat	550	○
Traktionskontrolle	○	○
Verdeckbetätigung elektr.	○	○
Wärmeschutzverglasung	●	●
► Wegfahrsperre/Zentralverriegelung	●/● ¹	●/● ¹
Windschott	○	○

KOSTEN UND VERSICHERUNGSKLASSEN

Steuer	237	237
Haftpflicht und Teilkasko ⁴	1246	1100
Sonstige Kosten	1307	1183
Wertverlust ⁵	5400	5250
Laufende Kosten/100 km	25,40	24,20
Betriebskosten ⁶	3810	3630
Jahreskosten ⁷	12 000/6600	11 400/6150
Monatskosten ⁷	1000/550	950/513
km-Kosten ⁷	Pf 80,0/44,0	76,0/41,0
Fixkosten/Jahr	2790	2520
Typklassen (VK/TK/HF)	21/35/14	21/34/13
Inspektionsintervall km	ca. 30 000	20 000
Ölwechselintervall km	ca. 15 000	20 000
Garantie	1 Jahr	1 Jahr
Garantie gegen Durchrost	6 Jahre	6 Jahre
Lackgarantie	–	–

Preise und Kosten in DM. ● = Serienausstattung – ○ = Ab Werk nicht lieferbar – * mot empfiehlt zusätzlich zur Grundausstattung die mit ► gekennzeichneten Ausstattungen (soweit lieferbar) – ¹ Mit Fernbedienung – ² Inkl. Sitzheizung und elektr. Beifahrersitz-Höhenverstellung – ³ Inkl. Sperrdifferential – ⁴ Durchschnittswerte BRD – ⁵ Bei 15 000 km pro Jahr – ⁶ Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltezeit – ⁷ Mit und ohne Wertverlust.

Stand: August 1996