

kommt mit 193 PS oder 321 PS

Der hat's im **RÜCKEN**

Die Marketing-Spürhunde der Automobilhersteller verfügen über immer besser geschärfte Sinnesorgane. Schon längst haben sie Marktnischen aller Art mit großer Treffsicherheit erschnüffelt. Jetzt wird nach Marktritzen gesucht, und seien sie noch so klein.

So ist sich die BMW M-GmbH keineswegs zu fein, um sich mit dem Veredeln von Innenräumen zu befassen, beispielsweise mittels feiner Ledertapezierung und ähnlichem. Der Auto-Gigant BMW widmet sich also einem Spezialgebiet, das noch vor wenigen Jahren nur von der Zunft der Tuner bestellt wurde.

Ein anderes schönes Beispiel für die Tüchtigkeit der Marktritzen-Forscher im Sold der weiß-blauen Marke ist der Open-Air Roadster Z3. Sein Erfolgsgeheimnis begründet sich auch auf dem reichhaltigen Sortiment an Motorisierungs-Varianten. Es reicht vom 1,8-Liter-Vierzylinder mit 115 PS bis zum M-Roadster mit 3,2 Liter Hubraum und strammen 321 PS.

Fotos: H. P. SEUFERT



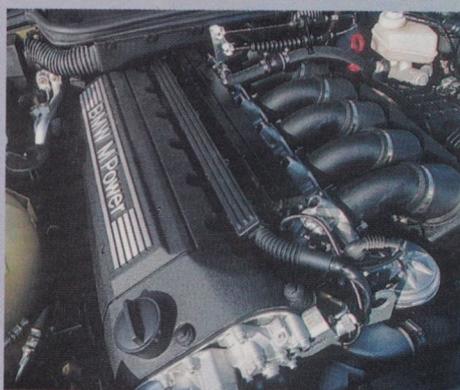


■ **Dachwerk:**
Auch in der Coupé-
Version bleibt der
Z3 ein reinrassiger
Zweisitzer





■ Das Herz der M-Version hat 3,2 Liter Hubraum und leistet 321 PS. Der Sechszylinder atmet durch vier Auspuffrohre aus. Die M-Variante des Z3 Coupé prahlt mit verbreitertem Hinterteil. Der Preis wird knapp unter der 100 000 Mark-Marke liegen



Technische Daten

BMW Z3 Coupé

Karosserie zweisitziges Coupé, Radstand 2459 mm **Motoren** Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2793 (3201) cm³, Leistung 193 (321) PS bzw. 142 (236) kW bei 5300 (7400)/min, max. Drehmoment 280 (350) Nm bei 3950 (3250)/min, **Kraftübertragung** Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe, **Fahrwerk** Einzelradaufhängung vorn mit Querlenker, Mc-Pherson-Federbein, Stabilisator, hinten mit Schräglenker, Schraubenfeder, Stoßdämpfer, Stabilisator, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, **Bereifung** vorn 225/45 ZR 17, hinten 245/40 ZR 17. (Klammerwerte für M3-Motor)

Das Heck faßt enorme Mengen an Gepäck

Die Preise beginnen bei 44 500 Mark und kulminieren bei stolzen 91 500 Mark.

Sehr zur Freude seiner Ziehväter entwickelte sich der Z3 zu einem Verkaufsschlager. In Spartanburg/South-Carolina, der US-Produktions-

Dependance von BMW, sollen in diesem Jahr rund 50 000 Z3 vom Band rollen. Für den Fall, daß der Roadster-Boom nachlassen sollte, haben die Bayern clever vor-

gesorgt: Dann soll die Coupé-Version des Z3 als Puffer dienen.

Der neue Zweisitzer, der dem Publikum erstmals im September auf der Frankfurter IAA präsentiert wird, bietet durchaus formale Reize. Ein bißchen erinnert

das Coupé mit dem Kombiheck an historische Vorbilder wie den Aston Martin Virage Shooting Brake oder den ebenfalls 2+2-sitzigen Volvo 1800 ES aus den frühen siebziger Jahren, der den hübschen Spitznamen Schneewittchensarg trug.

Ziemlich einmalig in der jüngeren Geschichte des Automobilbaus ist die Kombination von kompromißloser Zweisitzigkeit mit der praktischen Kombi-/Coupé-Form. Obgleich man bezüglich der ästhetischen Qualität des Neuen aus Bayern durchaus geteilter Meinung sein kann, handfesten Nutzen bringt der Verzicht auf Cabrio-Feeling allemal: Im Gegensatz zum offenen Z3, dessen Kofferraum nur ein karg bemessenes Volumen von 165 Litern bietet, kann die Besatzung des Z3-Coupé riesige Mengen an Gepäck verstauen. Selbst ein Campingurlaub mit Komfort scheitert im Z3-Coupé gewiß nicht an mangelnder Transportkapazität.

Anders als beim offenen Z3, von dem beim Produktionsstart zunächst lediglich die schwächeren Motorversionen angeboten wurden, gibt es das Coupé vorerst nur mit den beiden stärkeren Sechszylinder-Triebwerken. Der Kunde kann wählen zwischen dem fabelhaften 2,8-Liter mit 193 PS und dem bärenstarken M-Modell. Desse 321 PS-Motor kann auf Wunsch auch mit dem sequentiellen Getriebe SMG gepaart werden. Beim schwächeren Modell steht neben dem Fünfgang-Schaltgetriebe eine konventionelle, vierstufige Automatik zur Wahl.

Mit Ausnahme der Sitze, die etwas voluminöser ausfallen, unterscheidet sich das Interieur des Coupés nur unwesentlich vom Roadster. Eine Klimaanlage gehört beim Coupé nunmehr zur Serienausstattung.

Bezüglich des Preises will BMW Maß halten: Das Coupé soll nur wenig teurer sein als ein vergleichbar ausgestatteter Roadster.

Claus Mühlberger