

# Scharf geladen

**Test** Ein BMW Z3 1.9 der besonderen Art: Mit Turboaufladung und 210 PS Leistung erreicht das Modell von MK-Motorsport Fahrleistungen, die denen des Sechszylinder-Z3 2.8 überlegen sind



■ Das Z3-Powerhouse: der technisch sonst unveränderte Vierzylinder mit Turbo-Kit – der Lader stammt von Mitsubishi

Die schlechte Nachricht diesmal zuerst: Der MK-Z3 Turbo kostet im vollen Ornat einer umfangreichen Grundausstattung plus der Power- und Optik-Zutaten des Tuningbetriebs stolze 89 990 Mark. Damit liegt der Turbo nur knapp 1500 Mark unter dem Preis des M Roadsters von BMW – selbst ein ab Werk ähnlich üppig ausgestatteter, 192 PS starker Z3

2.8 kommt noch rund 15 000 Mark preiswerter als der Individual-Roadster von MK-Chef Michael Krankenberg.

Mit der Frage nach dem potentiellen Kundenkreis bei dieser Preisgestaltung eröffnen sich die guten Nachrichten rund um den Krankenberg-Z3: Vor allem der Turbo-Kit dürfte Besitzer normaler Saug-Z3 1.9 zur Aufrüstung verlocken – für rund 12 000 Mark wird in den MK-Hallen der ab Werk 140 PS starke Vierzylinder-Viertventiler zum 210 PS starken Überflieger, der in allen Disziplinen der Fahrdynamik dem Z3 2.8 das verchromte Auspuff-Endrohr zeigt.

Der Turbolader zur Beatmung des 1,9-Liter-Vierzylinders stammt von Mitsubishi und kam als Zulieferteil beispielsweise beim Volvo 850 T-5 R zum Einsatz. Es handelt sich hier also um unkomplizierte

Großserien-Technik, die hohe Zuverlässigkeit und problemlose Adaption an den BMW-Motor verspricht. Ein Blick in den Motorraum verrät im übrigen professionelle Arbeit der MK-Monteur – von Kabelsalat keine Spur.

Dem Motor wird, bis auf den Lader-Anbau und die Anpassung der Motronik, ansonsten kein Schraubchen gekrümmt. Selbst die Verdichtung bleibt auf Serienstand, was die Verwendung von hochoktanigem Super plus-Benzin vorschreibt – und dem möglichen Ladedruck Grenzen setzt: Der Turbo operiert mit bescheidenen 0,4 bar.

Kleine Drucksache, große Wirkung: Der Turbo-Z3 hat zwar bis 3500/min etwas Mühe, in Schwung zu kommen – doch danach durchleitet er munter und mit kräftigem Antritt das Drehzahlband bis zur roten Flagge des Dreh-



Fotos: HERZOG

# TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BMW Z3 1.9 turbo MK-Motorsport

## Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turboaufladung, Ladedruck 0,4 bar, zwei obenliegende Nockenwellen, Verdichtung 10:1, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub 85 x 83,5 mm  
**Leistung** 210 PS (155 kW) bei 6000/min  
**Drehmoment** 300 Nm bei 4100/min  
**Hubraum** 1895 cm<sup>3</sup>  
**Literleistung** 110,5 PS/L

## Fahrwerk

Einzelradaufhängung, Stabilisator, Tieferlegung 30 mm, vorn: Stoßdämpfer, Federbeinbrücke, hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer

**Bremsen**  
Scheiben, ABS

**Räder**  
vorn 225/40 ZR 18, hinten 245/35 ZR 18 auf 8,5-Zoll-MK-2-Leichtmetallfelgen, Dunlop SP Sport 800 W

## Karosserie

Zweisitziiger Roadster  
**Länge** 4025 mm  
**Breite** 1692 mm  
**Höhe** 1288 mm  
**Tankvolumen** 51 Liter  
**Gewicht** 1260 kg  
**Leistungsgewicht** 6,0 kg/PS

## Beschleunigung

0-40 km/h	1,9 s
0-60 km/h	3,2 s
0-80 km/h	4,8 s
<b>0-100 km/h</b>	<b>6,9 s</b>
0-120 km/h	9,6 s
0-140 km/h	12,8 s
0-160 km/h	17,6 s
0-180 km/h	23,0 s
0-200 km/h	31,7 s
Reichweite der Gänge	54/92/141/193 km/h

**Höchstgeschwindigkeit** 230 km/h

## Elastizität

im vierten Gang		im fünften Gang	
aus 80 km/h bis:		aus 80 km/h bis:	
100 km/h	3,3 s	100 km/h	4,9 s
120 km/h	6,7 s	120 km/h	9,3 s
140 km/h	10,1 s	140 km/h	13,8 s
160 km/h	14,1 s	160 km/h	18,6 s
180 km/h	20,2 s	180 km/h	24,1 s

## Bremsweg

kalt aus 100 km/h	38,2 Meter
warm aus 100 km/h	39,9 Meter
entspricht	10,1/9,7 m/s <sup>2</sup>

## Testverbrauch

Durchschnitt: 12,2 L/100 km  
Super plus

## Preise

Grundpreis	63 301 Mark
inkl. BMW-Sonderausstattung	12 387 Mark
MK-Turbokit 1	1041 Mark
MK-Spezial-Endschalldämpfer	2259 Mark
Spezieller MK-Stahlkatalysator	8400 Mark
Radsatz	89 990 Mark
Testwagenpreis	

## Hersteller

MK-Motorsport  
 Autohaus Krankenberg GmbH  
 Industriestraße 20  
 76470 Ötigheim  
 Telefon (0 72 22) 2 40 22

erreicht wird, vergehen lediglich 31,7 Sekunden. Im Vergleich dazu der Z3 2.8: null auf 100 km/h 7,1 Sekunden, null auf 200 km/h 37,4 Sekunden. Auch in Sachen Elastizität ist der Turbo dem Sauger drückend überlegen (siehe Meßwerte auf dieser Seite).

Damit sich zur Power auch das passende Outfit füge, verwendet MK-Motorsport das hauseigene, tiefergelegte Fahrwerk nebst 18 Zoll großen Leichtmetallrädern des Typs MK-2 und 225/40-Reifen an der Vorderachse sowie 245/35-Pneus hinten.

Der Sport-Dress steht dem Roadster nicht nur optisch ausgesprochen gut, es erhöht auch die Fahrfreude im Umgang mit dem Auto ungemain: Die Handlichkeit leidet unter der breiten Bereifung keine Spur, zackiges Einlenken ist stets gewährleistet. Die Fahrwerksabstimmung erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten selbst auf holprigem Asphalt – überhaupt fällt der Fahrkomfort trotz der Tieferlegung erstaunlich üppig aus. Daß hier ein Breitband-Z3 unterwegs ist, merkt der Fahrer nur beim Bremsen über Längsrillen, wo die Frontpartie etwas unruhig wirkt.

Insgesamt hat Michael Krankenberg mit dem Z3 Turbo einen erfrischenden Beitrag zum Thema Power-Roadster abgeliefert, dessen hoher Preis über einen individuellen Zugriff auf die Liefermöglichkeiten von MK-Motorsport relativiert werden kann. Für das einzige dicke Minus des Testwagens ist MK schuldlos: Weil in Deutschland kein Z3 1.9 rechtzeitig verfügbar war, importierte Krankenberg den BMW aus Amerika. Mit abfallenden Teilen, Wassereinbruch in Koffer- und Innenraum sowie Klappergeräuschen aus dem Bereich der Sitzhalterung dokumentierte dieses Auto ein enormes Qualitätsgefälle zwischen den US-Modellen und den in Deutschland von BMW nachgebasterten Versionen. *Hans-Peter Leicht*

■ Ein flotter Flitzer: Der Krankenberg-Z3 Turbo erreicht bei Bedarf eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h



■ Ein optischer Leckerbissen: Die Krankenberg-Felge des Typs MK-2 kommt beim Z3 Turbo in der Dimension 8,5 x 18 Zoll zum Einsatz

zahlbegrenzers, der den Motor bei 7000 Touren abregelt.

Jedes Hochschalten in den nächsten Gang gerät nicht nur zum Aha- sondern auch zum Ohr-Erlebnis – überschüssige Ladeluft wird beim Schaltvorgang mit lautem Zischen abgelassen. Es ist dies ein akustisches Beiwerk für ganz beachtliche Meßwerte. Von null auf 100 km/h sprintet der Z3 Turbo in 6,9 Sekunden, bis die 200 km/h-Marke

