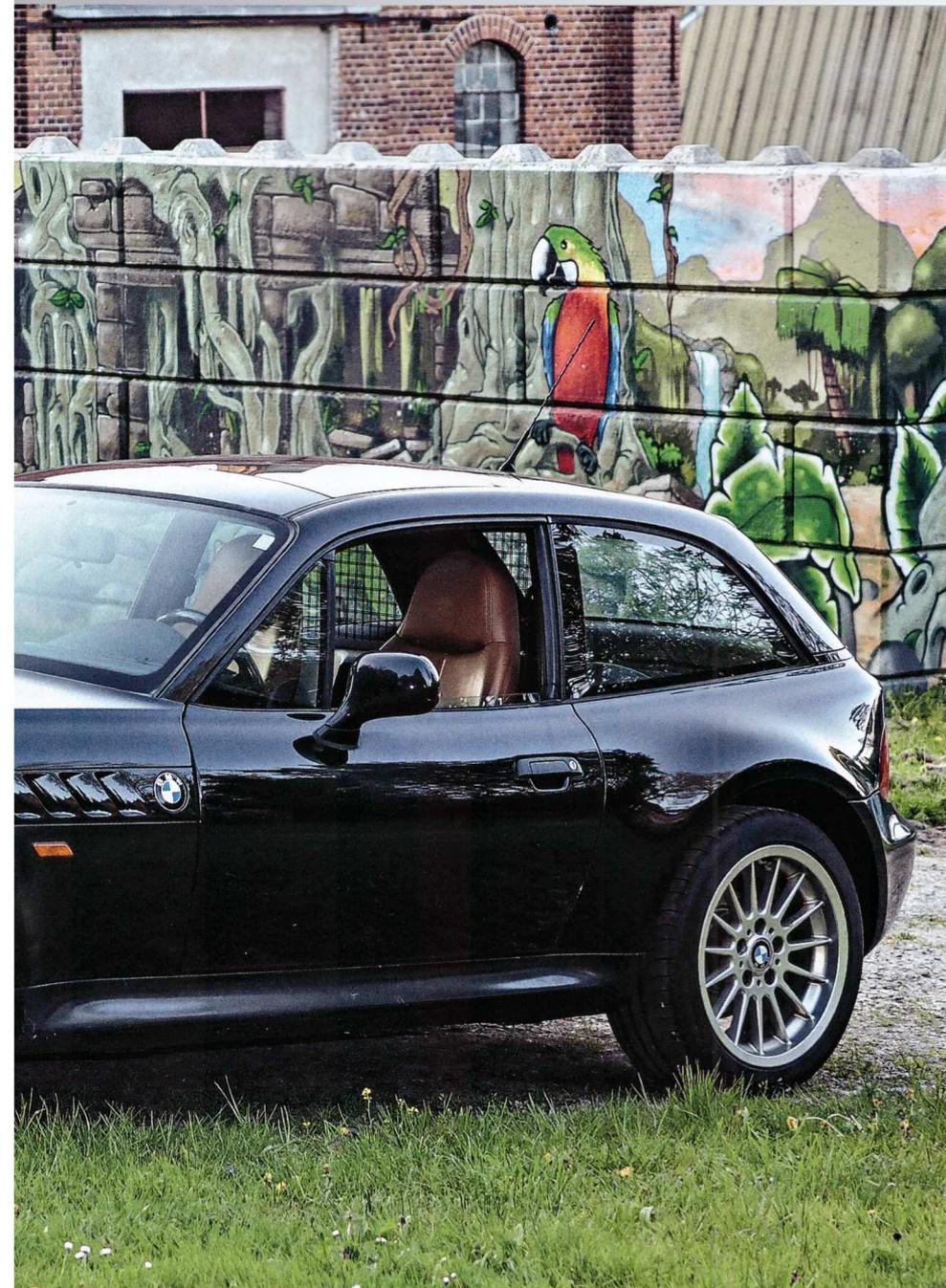




SO ODER SO

Jeder von diesen beiden BMW hat nur zwei Sitze. Das ist beispielsweise gut für Singles auf Partnersuche. Ein Z3 passt hervorragend auch zu frisch vermählten jungen Paaren, jedenfalls so lange sich kein Nachwuchs angekündigt hat und eine Familienkutsche gebraucht wird. Aber: Falls Sie immer noch – oder wieder – Single sein sollten, gönnen Sie sich unbedingt so einen Roadster oder das Coupé

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN



Es gibt gute Gründe, sich gerade jetzt für dieses sportive BMW-Modell zu entscheiden. Der BMW Z3 hat im Grunde genommen die Karriere zum Klassiker unmittelbar vor sich, und der Gebrauchtmarkt ist in Bewegung geraten. Die Preise sind vor allem für die Coupé-Varianten in den letzten Jahren bereits deutlich angestiegen, die Anschaffungskosten für kleinmotorige Cabrios verharren aber noch auf einem absolut bezahlbaren Niveau. Es lohnt sich also, über einen Kauf ernsthaft nachzudenken, denn es ist kaum zu erwarten, dass die Z3 wieder günstiger werden. Man wird das eingesetzte Geld beim Verkauf sehr wahrscheinlich zur Gänze wiedersehen. Es spricht heut-

zutage auch niemand mehr von einem seltsamen Design, ganz im Gegenteil: Mittlerweile heben sich die kleinen Sportwagen angenehm vom automobilen Mainstream ab und sind daher eine gute Alternative zu den modernen Entertainment-Mobilen, die nur zufällig noch ein Lenkrad zu besitzen scheinen. Mittlerweile hatte ich Gelegenheit, einige Erfahrungen mit diesen Fahrzeugen und etliche Kenntnisse über sie zu sammeln, denn beide BMW werden von uns im Alltag bewegt: das günstig erworbene Cabriolet im Ganzjahresbetrieb, das charismatische Coupé nur in den Sommermonaten.

Bevor die Einkaufstour beginnt, gibt es grundsätzlich zwei Entschei-

Ein offener Z3 Roadster ist für Frischluft-Fanatiker das reine Vergnügen. In einem Z3 Coupé kümmern Wind und Wetter dafür überhaupt nicht

dungen zu treffen: Vier- oder Sechszylinder-Motor sowie Cabriolet oder Coupé, welches ausschließlich mit großvolumigeren Motoren ab 2,8 Liter Hubraum und sechs Zylindern bestückt ist. Mein eigener Fuhrpark besteht aus einem vierzylindrigen Cabriolet mit dem sportlichen 16V-Motor aus dem BMW 318is (E36) sowie dem kleinsten Coupé, einem 2,8er-Einfach-Vanos mit 192 PS. Mit beiden Antriebsaggregaten ist ein „Zetti“ bereits ausreichend dynamisch motorisiert. Im Unterhalt sind beide Varianten vergleichsweise kostengünstig zu fahren, denn die Motoren sind robust, langlebig sowie für die gebotenen Fahrleistungen sparsam im Unterhalt. Für den Vierzylindermotor sind etwa acht Liter und für den Sechszylinder zwischen neun und zehn Liter pro einhundert Kilometer zu veranschlagen, wenn man die Fahrzeuge zügig im Normalverkehr bewegt. Die Einstufung in die Haftpflichtversicherung ist zurzeit in der günstigsten Stufe, und die Technik lässt sich bis auf die Vanos-Einheit auch in Eigenregie oder von freien Werkstätten beherrschen.

Wem es lediglich auf das Roadster-Feeling und die knackige Form ankommt, ist bereits mit den kleinsten Vierzylindermotoren und ihren munteren 118 PS gut bedient. Beim „normalen“ Coupé gibt es drei Motorvarianten: Die 2,8-Liter-Einfach-Vanos Motoren, bei der sich nur die Einlassnockenwelle leistungsabhängig verstellbar ist, wurden ausschließlich in den ersten Produktionsmonaten an die BMW-Händler als Vorführer geliefert. Diese Motorvariante ist daher sehr selten, weil eigentlich geplant war, das Coupé von Beginn an mit dem moderneren 2,8-Liter-Doppelvanos auszuliefern. Aus mir nicht bekannten Gründen standen diese Motoren aber zunächst nicht zur Verfügung. Die Leistung beider 2,8er unterscheidet sich nur um eine einzige Pferdestärke, aber der Doppelvanos-Motor hat einen leichten Vorteil beim Drehmoment. Dafür soll, so die Diskussion in der einschlägigen Szene, der alte Motor etwas seidiger



laufen. Mir persönlich gefällt der Einfach-Vanos-Motor ausgesprochen gut, er ist durchzugstark und drehfreudig. Darüber hinaus beschleunigt er das Fahrzeug hinreichend kräftig und ist vom Sound einfach nur ein Gedicht. Der in den letzten beiden Produktionsjahren gebaute 3,0 mit nominellen 231 PS kostet in etwa 30 bis 50 Prozent Aufschlag. Dieses Geld ist aber nur dann gut angelegt, wenn einem das Wunschauto hinsichtlich Zustand und Ausstattung

über den Weg fährt. In der Praxis wird man kaum einen erwähnenswerten Leistungsunterschied spüren, zumal der Dreiliter deutlich länger übersetzt ist. Außerdem streuen die kleineren Motoren kräftig nach oben, die 3,0 hingegen tendenziell nach unten – wie man hört. Der Grund dürfte in den Leistungsangaben von BMW zu suchen sein, die auch betriebswirtschaftliche Gründe hatten. Mein 2,8 ist wie gesagt mit 192 PS angegeben. In der Betriebsanleitung

Stellen Sie sich einen Basketballschuh mit hohem Schaft vor. Dann wissen Sie, warum ein Z3 Coupé in der Szene als der „Turnschuh“ genannt wird

findet sich aber unter der Spalte „Kraftstoff“ der Hinweis, dass diese Angabe sich auf die von BMW empfohlene Kraftstoffart „Super 95 Oktan“ bezieht. Wer eine höhere Leistung und einen geringeren Verbrauch wünsche, solle „Superplus 98 Oktan“ tanken. Mit anderen Worten: Die Verkaufsstrategen hatten vermutlich die Befürchtung, dass sich ein Fahrzeug, das Superplus benötigt, sich nicht so leicht verkaufen ließe. Da hat man lieber eine etwas geringere Leistungsangabe in Kauf genommen als die Sparfüchse an die Konkurrenz zu verlieren.

Auf dem Leistungsprüfstand reißen beide 2,8er-Motorvarianten regelmäßig deutlich die 200-PS-Marke. Der 3,0 steht noch ein wenig besser im Futter, allerdings soll der Öldurst bei manchen Fahrzeugen so hoch sein, dass eine regelmäßige Kontrolle des Ölstandes unerlässlich ist. Es gab sogar Motorschäden, wenn die Kontrolle allzu lasch gehandhabt wurde. Diese Probleme kennt der 2,8er überhaupt nicht. Schon die „Zivilversionen“ lassen sich sensationell ums Eck bügeln und glänzen beim originalen Fahrwerk mit einem annehmbaren Fahrkomfort. Eine



Reise in einem Z3 Coupé ist ein spannendes Vergnügen, und das Gepäck für drei Wochen Urlaub bei zwei Personen passt ebenfalls locker hinein.

Die extrovertierten M-Coupés hingegen sind mit ihren hoch drehenden Sportmotoren eher Sekundenfeilen für die Rennstrecke oder taugen für den schnellen Wochenendtrip über die Hausstrecke. Dort bekommen dann selbst engagiert gerierende Herausforderer die über 200 PS starken Sportwagen meist nur aus der Heckperspektive zu sehen, ein beherzt gefahrenes M-Coupé ist der sprichwörtliche Räuber der Landstraße. Die Z3 M-Fahrzeuge haben eine geradezu unglaubliche Performance. Dafür nimmt man aber im Kauf, dass die Motoren etwas anfälliger sind als die der kleineren Geschwister und dass die Unterhaltskosten sportliche Ambitionen besitzen. Vor allem die Pleuellager sollte man beim „M“ im Auge behalten und vorsorglich tauschen, bevor sie einen Motorschaden verursachen. Zudem reißt die Karosserie unter der Hinterachse bei der M-Variante gern unter der hohen Drehmomentbelastung ein, was eine sehr aufwendige



Auch mit geschlossenem Verdeck macht ein Z3 Roadster eine gute Figur. Für Fahrer ab etwa 190 Zentimetern Länge wird es freilich etwas eng unterm Dach

Reparatur nach sich zieht. Diesen Bereich der Karosserie sollte man beim Kauf eines „M“ unbedingt überprüfen. Das beste Preis-Leistungsverhältnis bieten bei den Sechszylindern eindeutig die 2,8er.

Eine Randerscheinung ist der bei uns eher selten anzutreffende amerikanische Z3 M US, der über den S52-Motor verfügt, der auch bei Alpina die Grundlage vieler Tuningmotoren ist. Dieser Motor ist mit knapp 250 PS schwächer als die „normalen“ M, gilt

aber als zuverlässig und sehr spritzig. Allerdings sind die amerikanischen Z3 M durch eine extrem kurze Überbremsung und dazu über das Steuergerät auf 225 km/h abgeregelt. Das macht sie zu hervorragenden Sprintern, aber das Drehzahlniveau ist für den Alltagsbetrieb eigentlich zu hoch. Das Cabrio wird innen ab etwa 160 km/h ohnehin ziemlich laut, und man wird wohl nur mit den Coupés in den Bereich der hohen Reisegeschwindigkeiten kommen. ▷



Das Z3 Coupé ist, nicht zuletzt wegen des prächtigen Sechszylinder-Reihenmotors (und möglichst mit Schaltgetriebe), eine famose Fahrmaschine. Die Sitze sind wunderbar, und nicht zu verachten ist das Ladevolumen dahinter. Dank Gepäck-Fangnetz lässt sich der Kofferraum bis unters Dach vollstopfen. Z3 Roadster-Fahrer müssen sich dagegen mit bescheidenem Handgepäck begnügen

Wie ist es um die Qualität der Autos bestellt? Die damalige Fachpresse beäugte sehr kritisch, dass diese BMW die ersten in den USA gefertigten waren. Schnell wurden Gerüchte laut, dass die Fertigungsqualität nicht besonders hoch sein sollte. Um es vorweg zu nehmen: Echte Probleme hatte ich mit meinen beiden Wagen bisher nicht. Sie haben deutliche Nehmerqualitäten und sind im Alltag problemlos. Die Karosserie gilt als äußerst rostbeständig, allerdings gibt es Stellen, die man sich als Käufer anschauen muss. Zum einen gammeln die Schwellerblenden gerne weg, weil sich darunter dauerfeuchter Schmutz ansammelt. Diese sind aber geschraubt und in fünfzehn Minuten demontiert. Überhaupt ist es ein Vorteil der Konstruktion, dass es viele geschraubte und nicht geschweißte Verbindungen gibt. Für Selbsterbauer ist das geradezu ein Schlaraffenland. Dazu sitzt die braune Pest zuweilen hinter den hinteren Radhäusern, wo sich ebenfalls gerne Feuchtigkeit ansammelt. Und der Scheibenrahmen des Aufstelltdaches blüht auch gern mal ein wenig. Das war es aber im Wesentlichen bereits. Ansonsten ist die Qualität ordentlich, im Detail jedoch hier und da nicht ganz auf deutschem Niveau. Es nerven etwa wackelnde Sitze, stehengebliebene Heckwischer oder kontaktlose hin-



tere Lampenfassungen. Dazu kann im Laufe der Jahre der Klarlack hier und da abheben, und an den Füßen der Außenspiegel gibt es gern mal Alu-Korrosion. Wen dieser Kleinkram nicht so stört, der bekommt aber auf der Habenseite ein sensationelles Roadster- oder Sportwagenfeeling, das in dieser Preisklasse seinesgleichen sucht. Dazu kommt beim Coupé die hervorragende Steifigkeit, denn der Einfachheit halber wurde die wichtigste Cabrio-Versteifung, ein kräftiger Eisenträger als Längsschweller, beibehalten.

Über eine technische Besonderheit muss noch gesprochen werden: die Vanos-Einheit. Frühe Sechszylinderautos hatten nur eine Verstellung der Einlassnockenwelle (Einfach-Vanos), spätere auf Ein- und Auslassseite (Doppel-Vanos). Das Vanos-System sorgt bei gleich bleibendem Hubraum für eine Verbesserung des Drehmoments, es leidet allerdings unter verschleißenden Gummiabdichtungen. In der Szene geistern Gerüchte herum, dass diese Dichtringe nur einige zehntausend Kilometer halten und anschließend die Verstellung nicht mehr richtig arbeiten würde. Die Folge sind Leistungsverlust und ruckelndes Fahrverhalten. Ich habe das recherchiert und bin zu der Ansicht gekommen, dass

die Befürchtungen übertrieben sind. Mein 2,8er läuft bei Kilometerstand 180 000 mit den ersten Dichtringen noch einwandfrei. In der Szene wird auch gern darüber diskutiert, ob beim Coupé ein Aufstelldach sein muss oder nicht, weil es ebenfalls undicht werden kann und dann aufwändig abgedichtet werden muss. Auf mich wirkt das Fahren mit Glasdach einfach luftiger, da der Fahrzeuginnenraum eher klein dimensioniert ist. Fahrer, die deutlich über 1,80 Meter groß sind, sollten unbedingt Probe sitzen, ob sie mit der Beinfreiheit zurecht kommen. Beim Cabriolet sollte man außerdem bedenken, dass die meisten Fahrzeugdächer nicht hundertprozentig dicht sind und es bei starken Schauern zu Leckagen kommt. Schuld daran ist meistens eine schlechte Einstellung der Seitenscheibenhöhe oder eine verschlissene Gummidichtung. Die Dächer selbst sind ausgesprochen langlebig, und die Heckscheibe lässt sich einzeln mit einem Reißverschluss heraus-trennen und austauschen.

Gerade beim Coupé bietet das Fahrwerk eine Spielwiese für die „Tiefer und Breiter“-Fraktion. Wenn man den Wert des „Zetti“ erhalten möchte, ist ein radikaler Sportumbau der falsche Weg. Das Coupé wird mittlerweile als „Gran Tourisme“ sehr geschätzt, dazu gehört aber die

Ausgewogenheit von Sport und Komfort. Das originale Fahrwerk bietet das fast in Perfektion. Es gibt durchaus einstellbare hochwertige und teure Sportfahrwerke, die das noch etwas besser können, und die sollte man dann höchstens mit einer milden Tieferlegung versehen. Für radikale Rennumbauten eignen sich am besten die M-Coupés, die ohnehin kaum im Alltag oder auf Reisen eingesetzt werden. Aber auch bei diesen geht der Trend deutlich Richtung Originalität. Beim Coupé ist das knackige Schaltgetriebe erste Wahl, die Automatikfahrzeuge sind merklich träger und daher etwa 20 Prozent günstiger zu haben. Dafür wurden sie oftmals besser gepflegt.

Wer nun Lust auf einen Z3 bekommen hat, dem sei gesagt, dass der Spaß bei etwa 3500 Euro beginnt. Dafür gibt es ein fahrfähiges Vierzylinder-Cabrio der ersten Serie mit über 200 000 Kilometern auf der Uhr und Schwächen in der Optik. Ein ordentliches Facelift-Cabrio mit sechs Zylindern sowie 140 000 Kilometern kann man ab etwa 9000 Euro kaufen, für ein Coupé mit selbiger Kilometerleistung ist man ab 15 000 Euro dabei. Nicht wenig, aber ein faires Angebot für einen heranreifenden BMW-Klassiker, welcher die sprichwörtliche „Freude am Fahren“ in absoluter Reinkultur bietet. ●

Bei strahlendem Sonnenschein und auf kleinen Nebenstraßen unterwegs macht ein offener BMW Z3 riesig Spaß, auch wenn er nur einen Vierzylinder-motor unter der Haube hat

BMW Z3

Roadster (E36/7):

Bauzeit

1995 bis 2002

Coupé (E36/8):

Bauzeit

1998 bis 2002