

Der BMW Z3 hat mittlerweile einen Nachfolger bekommen – an Attraktivität hat der Roadster dadurch nur gewonnen

Der Klassiker von morgen



BMW Z3

Bauzeit: 1996 bis 2002
Motoren: von 115 (1.8) bis 325 PS (M)
DAT-Preise: von 11 200 bis 33 950 Euro

Zeit macht es möglich: Die ersten Z3 haben mehr als die Hälfte des Neupreises verloren, für viele ist er jetzt greifbar

► **Nutzwert** Der typische Z3 ist natürlich der Roadster. Das eigenwillige Coupé, mit für einen Sportwagen beachtlichen 410 Liter Kofferraumvolumen, fand relativ wenige Anhänger. Mit dem Verdeck des Roadsters kämpfte BMW jedoch bis zur Einstellung der Produktion, wirklich dicht hielt es nie. Dem einlagigen Kunststoffdach bereiten im Winter zudem schwere Schneedecken Probleme, weshalb ein Hardtop im Ganzjahresbetrieb lohnt. Der bis zu 325 PS starke M-Roadster sollte dagegen im Winter in der Garage bleiben. BMW konzipierte ihn als Fahrer-Auto ohne DSC, wie ESP in München genannt wird, dafür aber mit gesalzenen Ersatzteilpreisen. Was alle Z3 vereint: die guten Materialien im Innenraum, vor allem wenn der Erstbesitzer Leder-sitze bestellte.

► **Fahrspaß** Hier punktet der Z3 auf ganzer Linie, besonders wenn ein drehfreudiger Sechszylinder unter der langen Haube schnurrt. Exakt geführte Schaltung, direkte Lenkung, standfeste Bremsen – so stellen sich viele einen Roadster vor. Das Coupé steht dem nicht nach, vor allem im hohen Geschwindigkeitsbereich bleibt es dank geringer Fahrtwindgeräusche stets komfortabel.



Alles im Griff: Die Ergonomie im Z3-Cockpit gilt noch immer als vorbildlich

► **Zuverlässigkeit** Wer bereit ist, die markentypisch hohen BMW-Preise zu bezahlen, hat auch ein gutes Recht auf erstklassige Qualität. Einbußen gibt es nur, wenn der Vorbesitzer an der Wartung gespart hat. Daher fragen umsichtige Käufer stets nach dem komplett abgestempelten Inspektionsheft. Die Verarbeitung war nur im ersten Baujahr schlecht, dann hatte das BMW-Werk in den USA die Z3-Fertigung bestens im Griff. Klappergeräusche sind im Z3 selten, und die Vierzylinder gelten weitgehend als problemlos. Ausnahme: Der Sechszylinder des M neigt bei extremer Vollgasbeanspruchung zum Überhitzen. Gut, wenn dabei nur die Zylinderkopfdichtung kaputtgeht, denn ein neuer Motor kostet 13 000 Euro. Inklusive Steuer und ohne Arbeitszeit.

Fahrwerk

Gratulation, bei allen Baujahren finden die TÜV-Prüfer keinen Rost. Dafür monieren sie bei den Dreijährigen Vorder- und Hinterachse sowie bei den Siebenjährigen den Ölverlust am Antriebsstrang.

Licht

Schlechte Beurteilungen für die Einstellung des Abblendlichts und die Funktion der vorderen Beleuchtungseinrichtung der Dreijährigen, in allen anderen Prüf-Kriterien vergeben die TÜV-Techniker gute Noten.



M wie Maximum: Der stärkste Z3 liefert 325 PS an seine Hinterachse

Bremsen

Mit der Feststellbremse hat der zweiseitige BMW so seine Sorgen: Für alle Prüfungsjahre haben die TÜV-Techniker viel Kritik übrig. Mehr darf man den Bremsen aber nicht vorwerfen, alle anderen Beurteilungen sind gut.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage liegt mit ihren Werten nach drei und fünf Jahren im Durchschnitt, nach sieben Jahren gibt es sogar die bestmögliche Beurteilung. Unauffällig: die Z3-Auspuffanlage.

FAZIT Der BMW Z3 ist ein Typ mit Nehmer-Qualitäten. Die solide Technik wird auch vom TÜV anerkennend beurteilt. Die Vorderachse teilt der Z3 ebenso wie die TÜV-Kritik an ihr mit dem 3er. Insgesamt schneidet der BMW Z3 jedoch besser ab als der 3er-BMW.

MÄNGELEINTEILUNG										
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)										
Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	BMW Z3	Ø	BMW Z3	Ø	BMW Z3	Ø	Ø	Ø	Ø	
ohne Mängel	76,0	75,8	70,7	60,5	60,8	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	16,3	18,6	22,5	28,6	29,1	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	7,7	5,6	6,8	10,9	10,1	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

