

Wer schnell sein möchte im BMW Z3, muß Geduld haben. Denn die Auslieferung der neuesten Ausführung mit Sechszylindermotor beginnt erst im April nächsten Jahres.

Daß BMW die Kunden bereits jetzt heiß machen will, hat zwei gute Gründe: Mercedes SLK 230 und Porsche Boxster.

Beide stehen viel weiter oben auf der Leistungsleiter als die bisherigen Vierzylinder-Versionen des BMW-Roadsters. Zur Marketingpolitik, den Z3 zunächst im preisgünstigen Segment des Mazda MX-5 und des Fiat Barchetta anzudeckeln, sind selbst bei BMW inzwischen kritische Stimmen zu hören.

Aber jetzt wird nachgelegt. Der Z3 2.8 schließt in der Leistung zur eigentlichen Konkurrenz auf, und er dokumentiert dies auch nach außen. Eine tiefergezogene Frontschürze mit vergrößertem Kühlluft einlaß und integrierten Nebelscheinwerfern kennzeichnet die Sechszylinder-Version ebenso wie das um 86 Millimeter verbreiterte Heck mit den provokant ausgestellten Kotflügeln.

Vor allem das ausgeprägte Hinterteil hat dem Erscheinungsbild des Z3 gut getan. Jetzt steht er richtig stämmig da, vor allem, wenn statt der serienmäßigen 16 Zoll-Räder die aufpreispflichtigen 17 Zoll-Felgen montiert sind. Vorn 7,5 und hinten 8,5 Zoll breit, tragen die eine Mischbereifung. An der Vorderachse kommt die Dimension 225/45 R 17 zum Einsatz, an der Hinterachse, deren Spur um 67 Millimeter verbreitert wurde, sind es fette Walzen in der Abmessung 245/40 ZR 17.

Mehr Attraktivität auch im Cockpit: Mit Leder bezogene Sitze gehören ebenso zur Serienausstattung wie die sogenannte Chromline, die mit glänzenden Applikationen um die Rundinstrumente und am Lichtschalter nicht ohne Erfolg bemüht ist, mit der bisherigen Tristesse des Interieurs aufzuräumen.

Der Reihensechszylinder unter der langen Motorhaube liefert dieselben Leistungsdaten

Zett-Einsatz

wie in der Dreier- und Fünfer-Reihe: 192 PS schon bei 5300/min, dazu bei 3950/min ein maximales Drehmoment von 275 Newtonmetern, von denen dank den variablen Öffnungszeiten der Einlaßnockenwelle (Vanos) schon bei 1500 Umdrehungen 80 Prozent zur Verfügung stehen.

Weil ganz aus Leichtmetall gefertigt, wiegt der Sechszylindermotor nur 158 Kilogramm. Das Gewicht des Z3 stieg deshalb gegenüber der 1,9 Liter-Version um gerade mal 75 auf 1260 Kilogramm (Werksangabe nach DIN). Um weiterhin eine ausgewogene Gewichtsverteilung zu gewährleisten, wurde die Batterie ins Heck verlegt.

Mit dem Sechszylinder hat der BMW-Roadster seinen Charakter gründlich verändert. Jetzt tritt er an wie ein reinrassiger Sportwagen, wozu nicht nur die gute Beschleunigung, sondern auch der kraftvolle Durchzug bei niedrigen Drehzahlen beiträgt. 2,8 Liter Hubraum haben mit dem kleinen Roadster leichtes Spiel; bereits ab 1500/min setzt auch in den oberen Gängen fühlbare Beschleunigung ein, und im oberen Drehzahlbereich sorgt der Motor für einen Vortrieb, der dem sportlichen Auftritt des Z3 angemessen ist.

Das spontane Ansprechen, der vibrationsarme Lauf und der unverwechselbare Sound des Sechszylinders sorgen für

Lederbezüge und Chromline gehören wie Sitzheizung und elektrische Sitzverstellung beim Z3 2.8 zur Serienausstattung



FAHRBERICHT BMW Z3 2.8
Spiel. Eine auch optisch aufgewertete Version des Z3 mit 2,8 Liter-Sechszylindermotor und 192 PS wird zur direkten Konkurrenz von Mercedes SLK und Porsche Boxster.



Der Z3 2.8 fährt sich so sportlich, wie er aussieht



ungetrübtes Roadster-Vergnügen – auch dann, wenn der Fahrer die vorhandene Leistung gar nicht ausnutzt, sondern schaltfaul dahinbummelt.

Das alles entspricht den Erwartungen, schließlich ist der BMW-Sechszylinder ein alter Bekannter, zu dessen Lob schon genügend gesagt wurde. Die eigentliche Überraschung, die der Z3 2.8 bereithält, ist sein gegenüber den Vierzylinder-Ausführungen sehr viel sportlicheres Fahrverhalten.

Denn das Fahrwerk wurde nicht nur durch die breitere Bereifung optimiert, es erhielt

auch verstärkte Hinterachs-Schräglener mit verbreedeter Basis, größere Radlagereinheiten, stärkere Stabilisatoren sowie eine straffere Abstimmung von Federn und Dämpfern, die aber den Fahrkomfort nicht spürbar beeinträchtigt.

Der Z3 wird gut mit Bodenwellen fertig, und er zeigt auf sehr schlechten Straßen mit seiner klapperfreien Karosserie, daß BMW die anfänglichen Qualitätsprobleme im US-Werk Spartanburg offen-



Bulliger im Auftritt

Im Vergleich zum Vierzylinder-Z3 (links) hat der Z3 2.8 eine breitere Spur, breitere Reifen, ausgestellte Kotflügel und eine tiefergezogene Frontschürze mit größerem Kühlluft einlaß



FOTOS: SCHMID



Am Heck gibt es keinen Typenhinweis auf den Sechszylindermotor

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Zweisitziger Roadster mit zwei Türen, Länge × Breite × Höhe 4025 × 1740 × 1293 mm, Radstand 2446 mm, Leergewicht 1260 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1510 kg, Reifengröße 225/50 ZR 16.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Feder-Dämpfer-Einheiten, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe.

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2793 cm³, Leistung 141 kW (192 PS) bei 5300/min, max. Drehmoment 275 Nm bei 3950/min.

Fahrleistungen

(Werksangaben)
Beschleunigung
0 – 100 km/h 7,1 s
Höchstgeschw. 218 km/h

Preis

BMW Z3 2.8 ca. DM 60 000,-



Bringt endlich das Temperament in den Z3, das dem Vierzylinder fehlt: Sechszylinder mit 192 PS

Auf Wunsch: neue Leichtmetallfelgen mit unterschiedlicher Bereifung vorn und hinten

sichtlich in den Griff bekommen hat.

Der Effekt der Fahrwerksmodifikationen verblüfft. Das bei den schwächeren Varianten auftretende Mitlenken der Hinterachse ist fast völlig verschwunden, beim Einlenken in Kurven reagiert der 2.8 deutlich spontaner und präziser, wozu natürlich auch die geänderte Bereifung ihren Teil beiträgt.

Jetzt präsentiert sich der Z3, was Handling und Kurvenverhalten angeht, in der Form, die einem BMW-Sportwagen angemessen ist. Er vermag sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten zu erreichen, wobei er sich nahezu neutral und gut kontrollierbar verhält.

Bemerkenswert auch, wie gut der mit einem Sperrdifferential an der Hinterachse ausgerüstete 2.8 seine Kraft auf den Boden bringt: Selbst in engen Biegungen und mit vollem Leistungseinsatz gelingt es kaum, das Heck zum Ausschwenken zu bewegen. Zumindest auf trockener Straße ist er nicht auf die serienmäßige

Antriebsschlupfregelung ASC+T angewiesen, die allzu forschem Umgang mit dem Gas einen Riegel vorschiebt und bei verringerten Reibwerten einen zusätzlichen Sicherheitsfaktor darstellt.

Auch die Bremsen, schon bei den Vierzylindern tadellos und bei dem Sechszylinder durch innenbelüftete Scheiben vorn aufgewertet, sprechen für ein sehr hohes Maß an aktiver Fahrsicherheit.

Dem Image des Zweisitzers hätte es gut getan, wenn er gleich so auf den Markt gekommen wäre. Erst jetzt erfüllt er jene Ansprüche, die an einen Sportwagen von BMW gestellt werden.

Wer selbst damit nicht zufrieden ist, wird auch noch bedient: Gleichzeitig mit der Version 2.8 startet der M-Roadster, mit 3,2 Liter Hubraum und 321 PS.

Götz Leyrer