



AUF EINEN BLICK

BAUZEIT September 1995 bis Juni 2002

STÄRKEN Wendiger Roadster mit klassischem Design, als Coupé sehr eigenständiger Auftritt, große Motorenauswahl

SCHWÄCHEN Sperrige Persenning (Roadster), mit 1,8 Litern wenig Temperament, die M-Motoren pflegebedürftig

PREISE

Modell	Preis bei Einführung	gepflegt	mäßig
Z3 1.8 115 PS	43700 DM	11000 €	2600 €
Z3 1.8 118 PS	47050 DM	11600 €	3100 €
Z3 1.9 140 PS	48700 DM	12000 €	3200 €
Z3 2.0 150 PS	54050 DM	17600 €	4800 €
Z3 2.2i 170 PS	54350 DM	19000 €	5100 €
Z3 2.8 192 PS	61300 DM	21600 €	5200 €
Z3 2.8i 193 PS	63300 DM	21900 €	5200 €
Z3 3.0i 231 PS	65600 DM	25000 €	7900 €
M 321 PS	91500 DM	53000 €	21000 €
M 325 PS	94600 DM	55200 €	21700 €
Z3 2.8 Cp. 193 PS	64000 DM	25300 €	7800 €
Z3 3.0 Cp. 231 PS	65800 DM	27500 €	8500 €
Z3 M Cp. 321 PS	95000 DM	51700 €	19200 €

Quelle: Classic-Analytics

BMW Z3

Viel Wind im Gesicht, tolle Motoren und natürlich Heckantrieb – mit dem Z3 ist BMW ein großer Roadster-Wurf gelungen. Und dann gibt es da ja auch noch ein feines Z3 Coupé.

Text Michael Schröder Fotos Archiv

Das richtige Auto zur richtigen Zeit – mit dem neuen offenen und vergleichsweise kompromisslosen Zweisitzer Z3 (E36/7) verfügt BMW ab 1995 über ein Modell im Programm, das haarfein den Wünschen vieler Kunden zu entsprechen scheint. Das große Thema heißt Fahrspaß, und von dem bietet der neue Z3 mehr als genug, seine erprobte Großserientechnik macht den Roadster zudem zu einer sicheren Bank für Alltag wie Ausfahrt. Die angesagten offenen Zweisitzer von Alfa Romeo, Fiat oder Mazda haben plötzlich einen ernst zu nehmenden Konkurrenten, während der gleichzeitig mit dem Z3 erschienene Mercedes SLK deutlich teurer ist.

► Historie

Der erste Z3 wird am 20. September 1995 produziert, allerdings nicht in Bayern, sondern im US-amerikanischen Spartanburg, South Carolina, wo BMW drei Jahre zuvor ein neues Werk errichtet hat. Der Z3 ist somit der erste BMW, der komplett außerhalb von Deutschland gebaut wird. Im Frühjahr 1996 beginnt der Verkaufsstart in Deutschland, wo der neue Roadster wohl auch nach seinem PR-trächtigen Auftritt im James-Bond-Film „Golden Eye“ begeistert angenommen wird, anfangs allerdings nur mit Vierzylindermotoren (1,8 und 1,9 Liter). 1998 präsentiert BMW ein Coupé auf Z3-Basis, welches optisch stark polarisiert. Das Coupé kommt anfangs mit 2,8-Liter-Maschine sowie mit dem bärenstarken M-Motor.

► Karosserie-Varianten

Lange Haube und ein kurzes Heck – BMW weiß genau, wie ein Roadster auszusehen hat. Und belässt es im Wesentlichen auch dabei. Mit Einführung der Sechszylindermotoren 1996 wird allerdings auch das Heck mit drei-



Klar gezeichnetes Cockpit im wohlgeordneten Dreier-Stil mit vier Rundinstrumenten, das ungefüllte Verdeck ließ sich gegen Aufpreis auch elektrisch öffnen



teren Radhäusern für eine breitere Spur versehen, was das Auto deutlich maskuliner aussehen lässt. 1999 folgt ein Facelift mit neuen, L-förmigen Rücklichtern, ebenso werden Stoßfänger und Kofferraumdeckel überarbeitet. Schon 1998 erscheint die geschlossene Coupé-Version (E36/8), deren mutiges wie gleichermaßen ungewöhnliches Design die Szene bis heute in zwei Lager spaltet.

► Technik

Der Z3 ist zwar eine komplette Neuentwicklung, es werden jedoch viele Technikteile der Dreier-Reihen E30 und E36 verwendet. Die (verkürzte) Bodengruppe mitsamt der Federbein-Vorderachse stammt vom Dreier Compact, die Schräglenker-Hinterachse vom E30. Der Aufbau mit der verzinkten Ganzstahlkarosserie wird um 10 Millimeter tiefergelegt.

ABS ist von Beginn an serienmäßig an Bord, und das anfangs nur als Extra lieferbare oder bestimmten Versionen vorbehaltene automatische Fahrstabilitäts- und Traktionssystem ASC+T geht im Oktober 1997 in Serie, ist allerdings nie für die M Roadster erhältlich. Ab 1998 können zu den serienmäßigen Airbags für Fahrer und Beifahrer auf Wunsch auch Sidebags geordert werden. Die angebotene Viergangautomatik wird nur selten verlangt.

► Motoren

Anfangs ist der Z3 ausschließlich mit Vierzylindermotoren erhältlich, entweder mit dem 1,8-Liter M43 aus dem 318i (115 PS) oder mit dem 1,9-Liter-Viertventiler M44 aus dem 318iS (140 PS), allerdings in überarbeiteter Form. Beide Motoren verfügen über reibungsarme Rollenschlepphebel, einen hydraulischen Ventilspielausgleich und DISA (differenzierte Ansauganlage). Der M43 wird später technisch überarbeitet (M43TÜ), hat nun 1,9 Liter Hubraum, wird aber zunächst als 1.8 und erst ab 2000 als 1.9 vermarktet.

Ab Frühjahr 1997 bietet BMW einen Leichtmetall-Reihensechser im Z3 an: 2,8 Liter, 192 PS und Einlassnockenwellen-Verstellung (Vanos). Alle folgenden Sechszylinder haben Doppel-Vanos (Einlass- und Auslassnockenwellen-Verstellung). Bei den M-Modellen (Roadster und Coupé) wird der 321 PS starke Motor aus dem M3 E36, Typ



Der bärenstarke **M Roadster** (ab 1997) ist von hinten an den vier Endrohren zu erkennen

DIE KAROSSERIEN

Der Z3 ist zuerst nur als Roadster erhältlich, 1998 folgt eine stilistisch viel diskutierte Coupé-Version, die auch als „Turnschuh“ bezeichnet wird.



Klassische Roadster-Linie: Die **Proportionen** des Z3 sind stimmig, als Fahrer sitzt man tief und recht weit hinten



Ungewöhnliches Design: Die Form des **Z3 Coupés** polarisiert bis heute, die Nachfrage jedoch steigt an

CHRONIK

1992 BMW gibt den Bau eines Werks in Spartanburg, South Carolina, bekannt.

1994 BMW teilt mit, dass in Spartanburg ein neuer Roadster gebaut werden sollte.

1995 Start der Serienproduktion des Z3.

1995 Der Z3 erhält seinen ersten großen Auftritt im James-Bond-Film „Golden Eye“, der im November in den USA und im Dezember in Deutschland Premiere feiert.

1996 Im Frühjahr Verkaufsstart des Z3 in Deutschland, zunächst nur mit Vierzylindermotoren. Im März wird in Genf der Prototyp des M Roadsters präsentiert. Ab Herbst gibt es gegen Aufpreis ein elektromechanisches Verdeck.

1997 Ab Frühjahr kann der Z3 auch mit Sechszylindermotoren geordert werden, als Z3 mit 2,8 und im M Roadster mit 3,2 l.

1998 Mit dem Z3 Coupé präsentiert

BMW eine geschlossene Version, die nur als Sechszylinder (2,8 l und später 3,0 l) sowie als M Coupé mit 3,2 l angeboten wird.

1999 Die Z3-Baureihe erhält ein Facelift, speziell das Heck wird überarbeitet.

2000 Die überarbeiteten Sechszylinder werden eingeführt.

2002 Am 28. Juni läuft laut BMW der letzte Z3 vom Band.



Von September 1995 bis Juni 2002 wurden 297 088 Roadster und 17 815 Coupés gebaut

DIE MOTOREN

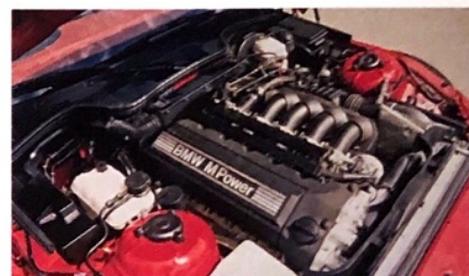
Die Auswahl reicht vom 115 PS starken Vierzylinder bis zum 325 PS starken Sechszylinder aus dem M3 E46.



Die im Roadster verbauten **Vierzylindermotoren** besaßen 1,8 oder 1,9 Liter Hubraum



Der **2,8-Liter-Reihensechszylinder** (192, später 193 PS) schmückte Roadster wie Coupé



Die Krönung in Sachen Leistung bot der **M-Motor** mit 321 beziehungsweise 325 PS

Z3 1.8 (M43) Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, 1796 cm³, 115 PS bei 5500/min, 168 Nm bei 3900/min, 0–100 in 10,5 s, Vmax 194 km/h

Z3 1.9 (M44) Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 85 x 83,5 mm, 1895 cm³, 140 PS bei 6000/min, 180 Nm bei 4300/min, 0–100 in 9,6 s, Vmax 205 km/h

Z3 1.8 (ab Bj. 2000 Z3 1.9, M43TÜ) Vierzylinder-R-Motor, Bohrung x Hub 85 x 83,5 mm, 1895 cm³, 118 PS bei 5500/min, 180 Nm bei 3900/min, 0–100 in 10,4 s, Vmax 196 km/h

Z3 2.0 (M52TÜB20) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 66 mm, 1991 cm³, 150 PS bei 5900/min, 190 Nm bei 3500/min, 0–100 in 8,9 s, Vmax 210 km/h

Z3 2.2i (M54B22) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 80 x 72 mm, 2171 cm³, 170 PS bei 6100/min, 210 Nm bei 3500/min, 0–100 in 7,9 s, Vmax 224 km/h

Z3 2.8 (M52B28) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 84 mm, 2793 cm³, 192 PS bei 5300/min, 275 Nm bei 3950/min, 0–100 in 7,4 s, Vmax 216 km/h

Z3 2.8i (M52TÜB28) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 84 mm, 2793 cm³, 193 PS bei 5500/min, 280 Nm bei 3500/min, 0–100 in 6,9 s, Vmax 225 km/h

Z3 3.0i (M54B30) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 89,6 mm, 2979 cm³, 231 PS bei 5900/min, 300 Nm bei 3500/min, 0–100 in 6 s, Vmax 240 km/h

M (S50B32) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 86,4 x 91 mm, 3201 cm³, 321 PS bei 7400/min, 350 Nm bei 3250/min, 0–100 in 5,4 s, Vmax 250 km/h

M (S54B32) Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 87 x 91 mm, 3246 cm³, 325 PS bei 7400/min, 350 Nm bei 4900/min, 0–100 in 5,3 s, Vmax 250 km/h

DATEN & FAKTEN

BMW Z3 2.8i ROADSTER

MOTOR Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor (Typ M52TÜB28), vorn längs, Bohrung x Hub 84,0 x 84,0 mm, Hubraum 2793 cm³, Leistung 193 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 280 Nm bei 3500/min, vier Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich,

Ein- und Auslassnockenwellen-Verstellung (Doppel-Vanos), Kurbelwelle siebenfach gelagert, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, elektr. Benzineinspritzung Siemens MS 42.0, Öl Motor 6,5 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit Stoffverdeck, Einzelradaufhängung, vorn an Dreiecksquerlenkern, MacPherson-Federbeinen und Stabi, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabi, Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung, Räder 7 J x 16, Reifen 225/50 VR 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2445 mm, Länge x Breite x Höhe 4025 x 1740 x 1288 mm, Spurweite vorn/hinten 1430/1475 mm, Gewicht 1285 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 225 km/h, 0–100 km/h in 6,9 s, Verbr. 9 Liter/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1996 bis 2000, 50607 Exempl. (alle 2.8)

Die Z3-Baureihe präsentiert sich vergleichsweise mängelfrei. Ausnahme: die M-Modelle, die in ihrer eigenen Liga fahren.

S50B32 (Vanos), verbaut. Ab Modelljahr 2001, also kurz vor Ende der Z3-Baureihe, kommt allerdings noch der neu konstruierte Hochdrehzahl-Reihensechser des BMW M3 E46, Typ S54B32 (Doppel-Vanos), zum Einsatz, dessen Leistung: 325 PS. Die M-Motoren gelten als sehr pflegebedürftig und sehr teuer im Unterhalt.

Fahren

Der Z3 macht einfach nur Spaß, anders lässt sich das Fahrgefühl in diesen Roadster-typisch eng geschnittenen Zweisitzern nicht beschreiben. Es sollte allerdings schon eine kurvige Landstraße sein, um das wahre Wesen dieses Roadsters, aber auch des Coupés zu erleben. Die Lenkung? Leicht, direkt und zielgenau, und auch das Fahrwerk zeigt sich immer noch hoch motiviert. Für sportlich orientierte Fahrer sind die Sechszylinder erste Wahl, wobei die über 300 PS starken M-Modelle echte Porsche-Jäger sind. Mit einem Z3 können zwei Personen übrigens auch gut auf Reisen gehen, der Kofferraum reicht für kleines Urlaubsgepäck. Das Coupé bietet deutlich mehr Platz für Gepäck, unterm Strich ist es noch fahraktiver als der Roadster.

Der Z3 als Klassiker

Es dauert zwar noch ein paar Jahre, bis der erste Z3 ein H-Kennzeichen tragen darf, dennoch gilt dieses Auto längst als Klassiker.

Ersatzteilversorgung

Die Versorgung ist leider nicht lückenlos. Man ist bisweilen auf Nachfertigungen oder Gebrauchtteile angewiesen.

Preise

Gute Vierzylindermodelle gibt es ab rund 10000 Euro, ein guter Sechszylinder dürfte ab 17000 Euro zu haben sein, während die M-Modelle ab 50000 Euro kosten. Das Coupé liegt immer etwas über dem Roadster. ■

KAROSSERIE-CHECK

■ Roadster und Coupé präsentieren sich dank einer guten Vorsorge relativ rostunempfindlich. Bei beiden Modellen handelt es sich zudem um klassische Sommerfahrzeuge, erst recht, wenn sie ein wertsteigerndes „M“ im Zunamen tragen. Dennoch finden sich typische Problemzonen, so kann sich Rost beispielsweise an den Schwellern bilden, die im Spritzwasserbereich liegen. Zudem scheuert dort die Radhausschale am Schwellerblech. Sind durch **Tieferlegungen** die vorderen Radhausschalen beschnitten, findet sich oft Rost an der Innenseite der Motorhaube. Beim Coupé gibt es mit den hinteren Kotflügeln oben an der Kante zur Seitenscheibe und der Unterkante der Heckklappe zusätzliche Rostherde. **Wassereintrich** beim Roadster? Dann sind möglicherweise die mehrteiligen Dichtungen zwischen Scheibenrahmen, Tür und Verdeck geschrumpft. Das Verdeck kann im Alter obendrein am Keder der Heckscheibe reißen. Fast schon ein Klassiker: **wackelige Sitze**. Ein Bruch der Elektrokabel zur Kofferraumklappe ist ebenfalls keine Seltenheit, dann funktioniert beispielsweise die dritte Bremsleuchte nicht mehr.

TECHNIK-CHECK

■ Die Vier- und Sechszylindermotoren des Z3 stammen aus der Dreier-Baureihe E36 sowie aus dem Fünfer, sie sind diagnosefähig und verfügen allesamt über haltbare Steuerketten. Bei entsprechender Wartung sollten **Laufleistungen von 300000 Kilometern** kein Problem sein. Kurzes Klappern nach dem Kaltstart gilt als normal. Bleibt das Geräusch, handelt es sich vermutlich um verstopfte oder defekte Hydrostößel. Für Reparaturbedarf können jedoch die Wasserpumpe, das ABS oder die DISA-Klappe, ein Bauteil der differenzierten Ansauganlage, sorgen. Die beiden M-Motoren S50B32 und S54B32 verlangen nach mehr Aufmerksamkeit: Beim S50 steht nach **rund 150000 Kilometern** eine grundlegende Revision an, beim S54 bereits nach 100000 Kilometern. Dabei werden die Pleuellagerschalen getauscht, in aller Regel auch die Kettenspanner. Weiter im Fokus stehen die Nockenwellen, die Ölpumpe sowie die Schrauben der Vanos-Deckel. An der Vorderachse zeigen sich oft die Traggelenke und Querlenker verschlissen, hinten die Tonnenlager. Bei scharfer Fahrweise kann die Anbindung des Hinterachsgetriebes ans Bodenblech ausreißen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

BMW Group Classic, 80809 München, Tel. 089/38 22 70 21, www.bmwgroup-classic.com

Z3 Roadster Club, 70563 Stuttgart, www.bmw-z3.club

Mork Wenz Performance, 67806 Rockenhausen, Tel. 063 61/99 48 85, www.mork-wenz-performance.de

Tegetech Power, 34431 Marsberg, Tel. 029 92/55 83, www.tegetech-power.de

Raab Automobile, 91635 Windelsbach, Tel. 098/61 43 13, www.raab-automotive.de

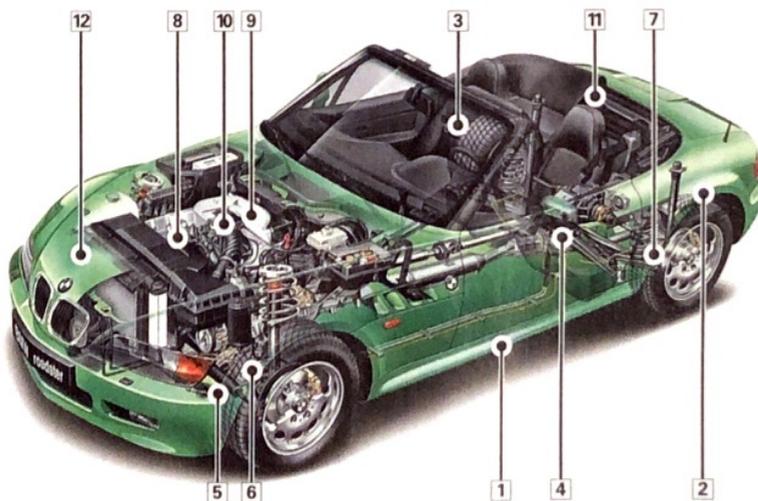
Z3 Roadster Forum, www.z3-roadster-forum.de

SCHWACHPUNKTE

Die Schwachstellen sind überschaubar, einzig die M-Modelle zeigen sich nicht ganz so pflegeleicht wie die anderen Vier- und Sechszylinder-Z3.

Motor Klassik TIPP

■ Da die Fertigungsqualität der ersten Z3-Modelle bisweilen problematisch war, sind Fahrzeuge ab Baujahr 1997 zu bevorzugen. Wer von diesem Auto ein gewisses Maß an Sportlichkeit erwartet, wird anstatt nach einem 115 oder 118 PS starken Vierzylinder gleich Ausschau nach einem **Sechszylindermodell** halten. Der 170 PS starke 2,2-Liter sollte es da schon sein, während das Coupé ohnehin nur als 2.8 und später als 3.0 angeboten wurde. Als M Roadster und M Coupé spielen beide Modelle in einer eigenen, sehr teuren Liga.



- | | | |
|-----------------------------|----------------------------|------------------------------|
| 1 Schweller | 5 Querlenker vorn | 9 Zylinderkopfdichtung (S54) |
| 2 Innenradhäuser | 6 Traggelenke | 10 Pleuellager (M-Modelle) |
| 3 wackelige Sitze | 7 Tonnenlager Hinterachse | 11 Wassereintrich (Roadster) |
| 4 Anbindung Hinterachslager | 8 Doppel-Vanos (M-Modelle) | 12 Originalität |