



## Der neue BMW Z3 roadster

Zur Vorgeschichte: Im Juni 1992 gab BMW bekannt, was alsbald weltweit als Sensation gehandelt wurde: den Bau eines Automobilwerkes in Greenville-Spartanburg/South Carolina – und damit den Beginn einer neuen Ära „made by BMW“. Von diesem Moment an wurde darüber spekuliert, was für ein Modell in dem US-Werk gebaut werden würde. Spontan bekam das Objekt der Spekulationen den Namen „mystery car“ verpaßt. Im April 1994 war dann das Geheimnis gelüftet: Es wird ein Roadster! Fortan beschäftigte dieser Phantasie und Gemüter. Geträumte Zeichnungen und gezeichnete Träume kurvten durch die Gazetten und machten Appetit auf mehr. Da ist er nun:

Der Z3 ist in der Geschichte von BMW das jüngste Glied einer Kette von reinrassigen Roadstern; oder, wie sie der Duden definiert, von „offenen, zweisitzigen Sportwagen“. Was der Duden nicht ausdrücken kann: Im Falle des Z3 steht das wieder für „Fahrspaß pur“, den schon seine Ahnen verkörperten. Drei seiner berühmtesten Vorfahren waren der klassische 328, von dem es Mitte der 30er Jahre 467 Exemplare gab, der elegante 507, von dem in den 50er Jahren 252 Fahrzeuge gebaut wurden und schließlich der Z1, dessen Produktion 1991 auslief und auf 8000 Einheiten limitiert war.

Der neue Z3 führt die klassische Linie eines solchen zweisitzigen Sportwagens mit modernen und BMW typischen Stilelementen zusammen. Sein Auftritt ist von der betont langen Motorhaube, der steilen Frontscheibe, einer niedrigen Gürtellinie, der kompakten Insassenschale, seinem kurzen Heck, den großen Rädern und der weit hinten angeordneten Hinterachse geprägt. So kommt der roadster trotz seiner Kürze – 4,02 m – gestreckt und wie zum Sprung ansetzend geduckt daher, förmlich nach Bewegung verlangend. Die Frontpartie verleiht ihm das wohlbekannte BMW Gesicht, in dem die Doppelnieren und die hinter Glas angeordneten Doppelscheinwerfer dominieren.



Ein Stilelement mit Tradition sind die Kühlgitter zwischen den vorderen Radausschnitten und den Türanschlüssen: Sie erinnern nicht ohne nostalgische Absicht an den legendären 507 der späteren 50er Jahre.

Wie es sich für einen BMW Roadster gehört, gehen Exterieur und Interieur harmonisch ineinander über. Im Inneren herrscht ein von Funktionalität geprägtes Ambiente vor. So, als wollte es sagen: „Hier geht's allein um eines - um die pure Freude am Fahren.“ Alle Bedienelemente sind genau dort platziert, wo man sie wie selbstverständlich mit geschlossenen Augen finden würde. Die Instrumentierung ist auf das Notwendigste – Drehzahlmesser natürlich Ehrensache – reduziert. Eigens entwickelte Roadsterschalen bieten die tiefe Sitzposition und den Körperkontakt, die das Fahren mit einem Automobil dieser Spezies so unvergleichlich machen. Es ist einfach so: Das Fahren in einem Roadster verliert seine Alltäglichkeit und wird zum ursprünglichen Erlebnis.

Die Kunst bei der Gestaltung eines offenen Automobils besteht unter anderem darin, daß es auch in geschlossenem Zustand eine gute Figur machen muß. Dem entsprechend verordneten die Designer in diesem Fall ein knappes, frech gewölbtes Faltverdeck mit einer großen Heckscheibe. Es kontrastiert so reizvoll zum Fahrzeugkörper, daß man bisweilen in Versuchung geraten könnte, ohne Not in geschlossenem Zustand seiner Wege zu fahren. Dabei sind die Windgeräusche durch die spezielle Ausformung des Daches nicht nur auf ein erträgliches, sondern auch auf ein angenehmes Maß dosiert. Im übrigen ist auch bei Bedienung und Ausführung des Daches die Einfachheit durchaus als Stilelement zu verstehen. Es ist ein einlagiges Stoffverdeck, das sich kinderleicht öffnen und schließen läßt und in der Mulde hinter den Sitzen verstaut wird.

Funktionalität pur ist in vielen Details des Z3 zu finden. Nicht nur, daß derartige Bescheidenheit zum Charakter des kleinen Sportwagens gehört. Sondern nur so war die Aufgabe zu lösen, ein solches Automobil zu Kosten herzustellen, die es unter anderem auch jüngeren Leuten erlaubt, sich diesen Traum zu erfüllen.

RSF  
INFO



Unter der selbsttragenden, verzinkten Ganzstahlkarosserie hat sich alles der Forderung untergeordnet, daß der Fahrspaß bei diesem Automobil das Maß aller Dinge auszumachen hat. Antrieb der Hinterräder, langer Radstand (2446 mm), breite Spur (vorn 1411, hinten 1427 mm), ideale Gewichtsverteilung von annähernd 50/50 – nicht zuletzt durch die roadster-typisch weit hinten angeordneten Sitze –, niedriger Schwerpunkt, dazu das straff abgestimmte Fahrwerk mit Eingelenk-Federbein-vorder- und Schräglenker-Hinterachse sowie 15 Zoll-Rädern: Mit diesen technischen Mitteln schaffen die BMW Ingenieure die Voraussetzungen für kurvengieriges Fahrverhalten, wie man es von einem so handlichen Sportler erwarten darf.

Der bewährte Reihen-Vierzylindermotor ist dem neuen roadster vom Charakter her wie auf den Leib geschnitten und vorn längs zur Fahrtrichtung eingebaut. Wahlweise kommt der 318i-Motor mit 85 kW/115 PS oder der Vierventiler des 318is in der überarbeiteten Version mit 103kW/140 PS zum Einsatz. Der Zweiventiler beschleunigt den 1.150 kg-Sportler in 10,5 Sekunden, sein stärkeres Pendant in 9,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Und wem es wirklich auf Höchstgeschwindigkeit ankommt: Beim einen flitzt die Tachonadel bis 194, beim anderen bis 205 km/h. Damit die Begeisterung sich aber nicht allein auf Fahrverhalten und Fahrleistungen beschränkt, muß sich der Blick auch einmal auf eher nüchterne Daten richten: Mit 7,6 Litern bzw. 8,0 Litern Super im 1/3-Mix geben sich beide Varianten zufrieden und erfüllen dabei die strengsten Abgas- und Außengeräusch-Grenzwerte, ohne kernigem Sound abzuschwören.

Diese Beispiele machen deutlich: Bei aller Konzentration auf die elementaren Freuden im Umgang mit einem faszinierenden Stück Fahrspaß bleiben andere Tugenden, die einen BMW auszeichnen, nicht auf der Strecke. Weitere Beispiele sind aktive und passive Sicherheit, auf deren Standard bei diesem Roadster ebensoviel Wert gelegt wurde, wie bei den übrigen Modellen. Programmierte Knautschzonen im Front-

PRÄSENSE  
INFO



und Heckbereich sorgen dafür, daß die entsprechenden Sicherheitsanforderungen erfüllt werden; das Side-Impact-Schutzsystem, voluminöse, steife Trägerstrukturen und die Überrollschutzfunktion der A-Säule vervollständigen das Sicherheitspaket.

Zudem stand immer außer Frage, daß angesichts der hohen Ansprüche an den besonderen Roadster-Genuß die Alltags-Tauglichkeit zu kurz käme. So bietet z.B. das markante Heck Platz für einen ernstzunehmenden Kofferraum: Wenn zwei Insassen sich ein wenig bescheiden, können sie durchaus ihr Urlaubsgepäck mit an Bord nehmen. Und wer kennt es nicht, das mulmige Gefühl, Wertsachen im offenen Cabrio liegen zu lassen: Eine geräumige Box hinter den Sitzen, stabil integriert und abschließbar, löst dieses Problem im Z3.

Roadsterfahren ist selbstverständlich eine höchst individuelle Angelegenheit. Dementsprechend bietet das Z3-Programm vier grundsätzliche Ausstattungscharaktere, mit denen der ausgeprägten Ausrichtung auf Komfort, Exklusivität, Tradition oder Sportlichkeit Rechnung getragen werden kann. Sonderausstattungen wie Klimaanlage, „Chrom-Line“, 17 Zoll-Räder oder Lederpolster zeigen beispielhaft auf, wie die einzelnen Stilrichtungen verfolgt werden.

Wenn man nun das Zusammenspiel aller Eigenschaften des neuen roadsters auf sich wirken läßt, wenn man seine Linien sieht, seine Elastizität und Dynamik spürt, um seine Sicherheitsreserven weiß und den unmittelbaren Kontakt mit ihm beim Fahren fühlt, kann man es auf eine einfache, alles ausdrückende Formel bringen: Z3 – BMW durch und durch.

Die unverbindlichen Preisempfehlungen (ab Werk, inkl. 15% Mwst.) für die zwei BMW Z3 roadster-Modelle (5-Gang-Schaltgetriebe) sind:

BMW Z3 roadster 1.8 DM 43.700,–

BMW Z3 roadster 1.9 DM 48.700,–

Anlage: Fünf Fotos

Quelle: BMW Presseabteilung

PR  
SSE  
INFO