

Der neue BMW Roadster Z3 setzt eine lange Tradition fort. Er interpretiert das Konzept des offenen Sportwagens auf eine für BMW typische Weise: Fahrfreude pur. Gleichzeitig ist er ein ausgesprochen modernes Fahrzeug.

# Hier kommt der Sommer

**D**er Z3 blickt auf eine ruhmvolle Ahnenreihe zurück: Wie ein roter Faden zieht sich die Roadster-Tradition durch die Geschichte der BMW Automobile. Mit dem Z3 hat die lange Ahnenreihe dieser begehrten Automobile – vom Dixi über 328 und 507 bis zum Z1 – nun einen würdigen Nachfolger bekommen.

Die äußere Erscheinung des Z3 signalisiert Dynamik und Jugend, ohne ihr klassisches Erbe zu verleugnen. Doppelrundscheinwerfer unter Glas, eine markant geschwungene Motorhaube („Power Dome“) und eine sportliche Seitenlinie geben ihm das Gesicht der Gegenwart. Zugleich lebt in vielen Details die Tradition der Marke und die BMW Roadster-Legende wieder auf.

Kein anderes Automobilkonzept läßt den Fahrer die Straße so unmittelbar spüren. Der zupackende Charakter von Lenkung und Fahrwerk trägt dazu bei, das Gefühl einer engen Partnerschaft zwischen Mensch, Automobil und Straße aufkommen zu lassen. Gleichzeitig bietet der Z3 bei aller Sportlichkeit ein angenehmes Maß an Komfort und praktischem Nutzen. Diese Auslegung zeigt

sich im Fahrgefühl: Der Z3 wird nie ruppig und laut, sondern läßt sich auch auf langen Strecken entspannt bewegen.

Typisch Roadster ist das knappe faltverdeck des Z3. Es ist waschstraßenfest wie das Cabrioverdeck. Die aerodynamische ausgeklügelte Dachform macht sich auch akustisch angenehm bemerkbar, denn sie begrenzt Windgeräusche im Inneren auf ein Minimum. Das in der Serienausführung manuell betätigte Dach ist mit zwei Hebeln im Griffbereich des Fahrers verriegelt. Es läßt sich kinderleicht öffnen und schließen und ist mit wenigen Handgriffen in der Mulde hinter den Sitzen verstaut. Als komfortable Sonderausstattung wird bald ein elektromechanisches Verdeck lieferbar sein, für winterliche Wetterverhältnisse außerdem ein Hardtop.

Der typische Fahrspaß, den man von einem Roadster erwartet, hängt wesentlich von Auslegung und Charakter des Antriebs ab. Auch in dieser Hinsicht überzeugt der Z3. Zur

Wahl stehen zwei temperamentvolle und kultivierte Vierzylinder: Als Basistriebwerk der bewährte, vom 318i bekannte Zweiventilmotor M43, als sportlichere Motorisierung der neue 1,9-Liter-Viertventiler M44.

Mit dem 1,8-Liter-Triebwerk beschleunigt der Roadster von 0 auf 100 km/h in 10,5 Sekunden. Von 80 auf 120 km/h im 4. beziehungsweise 5. Gang spurtet er in 9,7 respektive 12,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 194 km/h.

Die überzeugende Charakteristik des M43-Motors wird durch High-Tech-Komponenten bestimmt. Dazu gehören die differenzierte Sauganlage (DISA), der Ventiltrieb über Rollenschlepphebel, die zylinderselektive, adaptive Klopffregelung und die Digitale Motorelektronik DME M 1.7.3. Einen weiteren Beitrag zur Erhöhung des Wirkungsgrads leisten die geschmiedeten Langpleuel. Sie verringern die Querkräfte und damit die Kolbenreibung und er-





höhen zugleich die auf die Kurbelwelle einwirkenden Kraftanteile.

**D**as Zweimassenschwungrad, das auch beim M44 zum Einsatz kommt, reduziert die Einleitung von Drehungleichförmigkeiten in den Antriebsstrang im Leerlauf um rund 75 Prozent, im Zug- und Schubetrieb um rund 50 Prozent. In der Fahrpraxis bedeutet das spürbar weniger Vibrationen und Geräusche, eine abgesenkte Leerlaufdrehzahl und geringerer Verbrauch.

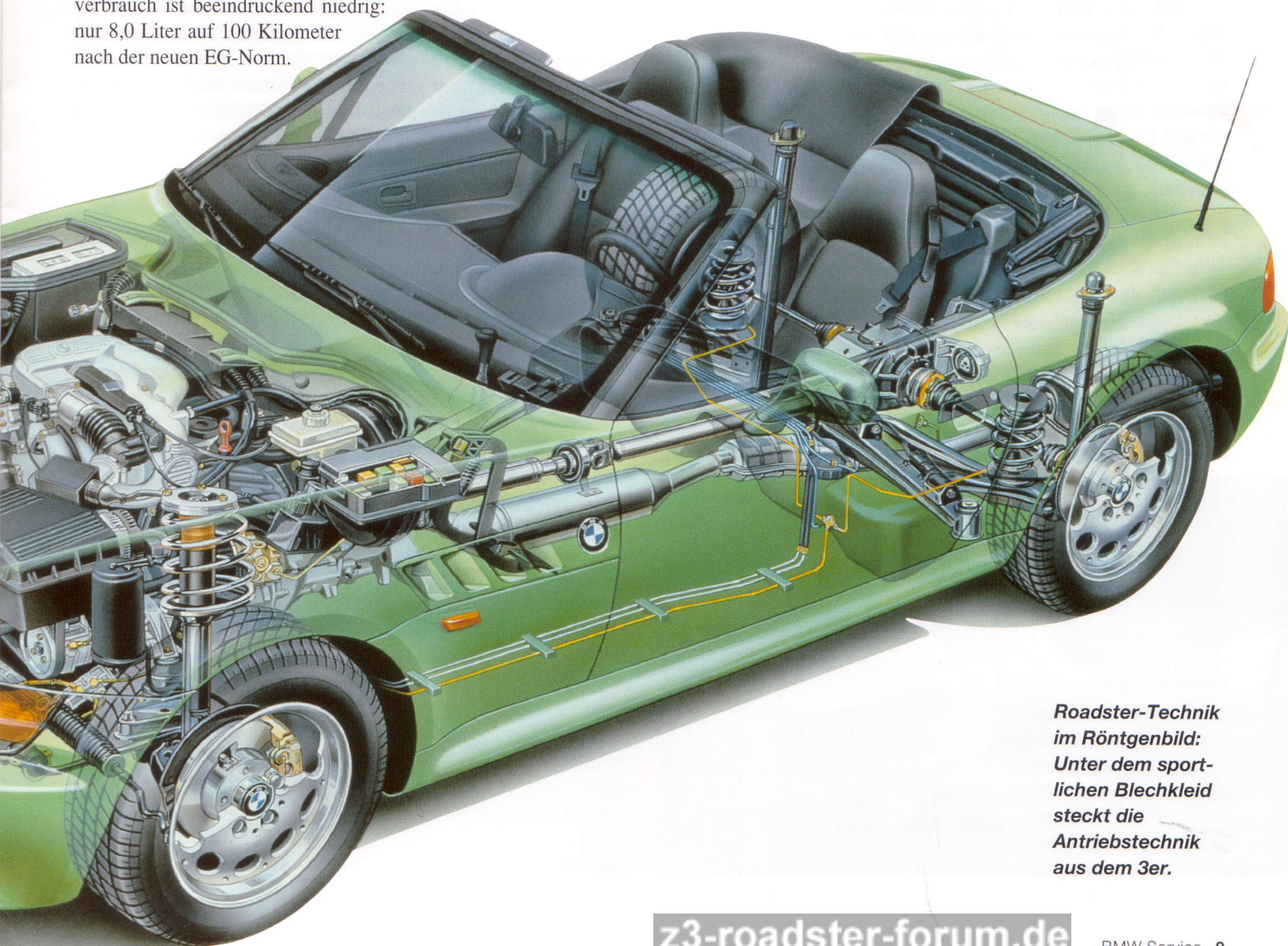
Der neue 1,9-Liter-Vierventilmotor wurde in sämtlichen Kriterien überarbeitet und optimiert. Das Ergebnis kann sich sehen, hören und spüren lassen: Deutlich erhöhtes Drehmoment, speziell im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich, geringerer Verbrauch, noch niedrigere Emissionen, weitere Verbesserung des Akustik- und Schwingungskomforts. Besonders der Kraftstoffverbrauch ist beeindruckend niedrig: nur 8,0 Liter auf 100 Kilometer nach der neuen EG-Norm.



**Dynamisch auch von hinten:  
Der kurze Heckabschluß.**

Das stärkste BMW Vierzylinder-Triebwerk leistet 103 kW oder 140 PS bei 6000 U/min, sein maximales Drehmoment

von 180 Nm wird schon bei 4300 U/min erreicht. Mit ihm absolviert der Z3 den Sprint von 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden und den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h im vierten bezie-



**Roadster-Technik im Röntgenbild:  
Unter dem sportlichen Bleckleid steckt die Antriebstechnik aus dem 3er.**



hungsweise fünften Gang in 9,6/12,6 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei sportlichen 205 km/h.

Das Schaltgetriebe des Z3 erfüllt die Idealvorstellung vom klassischen Roadster: „kernige“ Charakteristik, kurze Schaltwege und ein leichtgängiger, kurzer Schalthebel –

verbunden mit einer optimalen Getriebeabstufung. Der fünfte Gang ist direkt übersetzt, was einige positive Effekte mit sich bringt: Zum einen verringert sich der Verbrauch, zum anderen bleibt die Drehzahl der Gelenkwelle niedrig – ein Vorteil, der dem Akustik- und Schwingungskomfort zugute kommt.

Wer lieber ganz entspannt und komfortabel Roadster fahren möchte, findet in der vierstufigen Automatik den idealen Partner. Das Automatikgetriebe ist auf Wunsch für die 1,9-Liter-Variante lieferbar. Seine EH-Steuerung bietet die drei Fahrprogramme E (Economy), S (Sport) und M (manuell).

**A**ktive und passive Sicherheit ergänzen sich bei BMW Fahrzeugen zu einem integralen Gesamtkonzept. Auch der Roadster ist nach diesem Grundsatz konstruiert: Fully Integrated Road Safety Technology – kurz F.I.R.S.T.

Gerade beim Z3 gehört aktive Sicherheit zu den großen Stärken. Seine Agilität und sein präzises Fahrverhalten tragen dazu ebenso bei wie die spontan reagierenden, drehmomentstarken Motoren. Der Z3 bietet

***Paßt wie angegossen: Der Innenraum umgibt die Passagiere mit der roadstertypischen Direktheit, ohne eng zu sein.***



zudem einen guten Akustik- und Schwingungskomfort, dazu perfekte Ergonomie und ermüdungsfreies, entspanntes Sitzen. Das alles kommt nicht nur dem Fahrspaß zugute, sondern auch der konzentrierten, souveränen Fahrzeugbeherrschung.

Eine zentrale Rolle spielt natürlich auch das Fahrwerk. Vorder- und Hinterachse des Z3 wurden mit geringfügiger Spurverbreiterung vom 3er compact übernommen und neu abgestimmt. Der Z3 bietet damit einen mustergültigen Geradeauslauf, überragende Lenkeigenschaften, gutmütiges Eigenlenkverhalten, eine hohe erreichbare Querschleunigung, gut berechenbare Lastwechselreaktionen in Kurven und hohe Bremsstabilität in jeder Fahrsituation.

Für diese Eigenschaften sorgen eine ganze Reihe technischer Merkmale, die sich zum Teil fast zwingend aus dem Baukonzept ergeben: breite Spur (vorn 1411, hinten 1427 mm), relativ langer Radstand (2446 mm), perfekt ausgewogene Achslastverteilung, niedriger Schwerpunkt, relativ straffe Abstimmung von Federn und Dämpfern und eine direkte, präzise Servo-Zahnstangenlenkung. So entsteht in Summe ein konsequent sportliches, agiles Fahrverhalten mit sehr hohen Sicherheitsreserven. Erstmals ist bei einem BMW Vierzylinder-Modell auf Wunsch das Steuersystem ASC+ T erhältlich. Mit ihm lassen sich Traktion und Fahrsta-

bilität des Z3 auch in extremen Situationen nochmals steigern.

Für effektive und standfeste Verzögerung sorgen vier großzügig dimensionierte Scheibenbremsen (Durchmesser vorn 286 mm, hinten 272 mm) im Verbund mit kräftigen Ein-Kolben-Faustsattelbremsen. Selbstverständlich verfügt der Z3 in beiden Motorvarianten über ein serienmäßiges ABS. Das auch bei der 3er-Reihe verwendete ABS-System Mark IV besitzt eine Dreikanal-Regelung mit vier Radsensoren und ein eigendiagnosefähiges Steuergerät.

**K**ein Karosseriekonzept stellt die Entwickler vor so schwierige Aufgaben wie die offene Bauart eines Roadsters – besonders, wenn neben kompromißloser Sicherheit auch geringes Gewicht angestrebt wird. Um so gewissenhafter wurde die Konstruktion des Z3 angegangen. Er bietet trotz seiner kurzen und offenen Bauweise den hohen Sicherheitsstandard der BMW 3er Reihe.

Kern der passiven Sicherheit ist die extrem steife Fahrgastzelle mit programmierten Knautschzonen im Front- und Heckbereich. Der Innenraum ist dabei von besonders formsteifen Karosseriestrukturen umgeben:

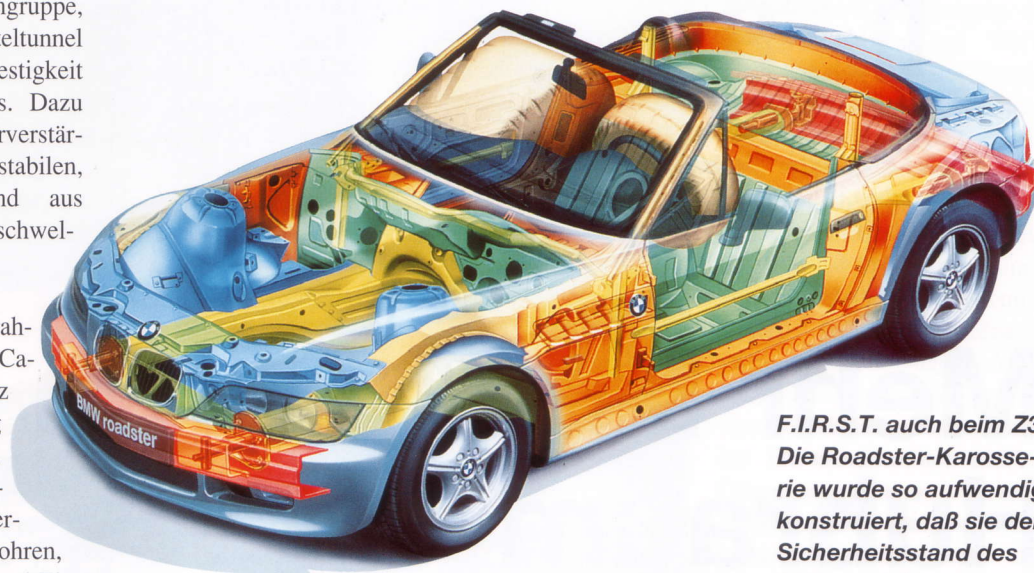




Einstiegsbereich, Bodengruppe, Bodenblech und Mitteltunnel gleichen durch ihre Festigkeit das fehlende Dach aus. Dazu kommen integrierte Türverstärkungen, die durch den stabilen, quervernetzten Verbund aus Dachsäulen und Seitenschwellern unterstützt werden.

**D**er Frontscheibenrahmen ist wie beim Cabrio zum Schutz bei einem Überschlag besonders verstärkt. Dazu dient eine Konstruktion aus ineinandergesteckten hochfesten Rohren, die über Türscharniere und Einstieg mit der Karosserie zu einem hochfesten Verbund verschweißt sind. Das Ergebnis: Der Z3 erfüllt alle weltweit geltenden Anforderungen an die Crashesicherheit.

Perfekt zusammenwirkende Rückhaltesysteme halten die Insassen des Z3 bei einem Unfall so sicher wie möglich auf ihrem Platz. Wie bei jedem BMW gehören für die meisten Märkte zwei Full-Size-Airbags mit Sitzbelegungserkennung für den Beifahrersitz zur Serienausstat-



**F.I.R.S.T. auch beim Z3:**  
Die Roadster-Karosserie wurde so aufwendig konstruiert, daß sie den Sicherheitsstand des 3ers erreicht.

tung. Beide Gurte besitzen pyrotechnische Gurttraffer. Zusätzlich verhindern stabile Sitzrampen das gefährliche „Submarining“. Die Auslösung des Gurttraffers allein oder zusammen mit dem Airbag wird je nach Schwere des Aufpralls von der zentralen Elektronik veranlaßt.

Auch beim Fahrzeugschutz bietet der Z3 den Standard der BMW Limousinen: Kleinere Front- und Heckkollisionen mit einer Aufprallgeschwindigkeit bis zu vier km/h werden von den Pralldämpfern des Stoßfängersystems ohne bleibende Schäden abgefangen. Bei Aufprallgeschwindigkeiten bis zu acht km/h wird die Energie von geschraubten Deformationselementen aufgenommen, die sich mit geringem Aufwand ersetzen lassen.

Selbst Blechschäden stellen kein großes Problem dar: Die Außenhautteile des Z3 sind durchweg nicht geschweißt, sondern geschraubt und damit leicht auswechselbar – ein Konzept, das sich bereits beim Z1 bewährt hat. Bei schweren Kollisionen bewirken achteckige Längsträger einen weich ansteigenden Kraftverlauf, so daß bis zu mittleren Schäden kostengünstige Abschnittsreparaturen möglich sind.

Damit hat BMW auch im Reparaturfall das Ziel erreicht, den unvergleichlichen Roadster-Fahrspaß auf BMW Niveau mit gleichzeitig niedrigen Kosten zu verbinden. Auch der günstige Kaufpreis wird es möglich machen, daß viele der Jungen und Junggebliebenen sich ihren Traum vom Roadster-Fahren erfüllen können. Man kann wohl auch mit einem sehr geringen Wertverlust rechnen: Die Nachfrage nach dem neuen Roadster Z3 übertraf bereits kurz nach der Pressevorstellung alle Erwartungen.



**Fahrspaß pur: Im Z3 erreicht die Freude am Fahren neue Höhepunkte.**