

Spaß-Konfektion

Stilistisch überarbeitet und mit stärkerem Basismotor stellt sich der **BMW Z3 1.8** seiner Konkurrenz: dem **Fiat Barchetta** in der Limited-Version und dem bereits zum Klassiker gereiften **Mazda MX-5**.

Selbst müde Tester werdenmunter, wenn es um eine Vergleichsfahrt mit offenen Sportwagen geht. Das Vergnügen, das die offenen Zweisitzer versprechen, hat eine magische Anziehungskraft.

Leider scheint sich die mit der Zuverlässigkeit einer Schweizer Uhr auch auf lauernde Tiefdruckgebiete auszuwirken: Als die drei Funmobile die Tiefgarage verlassen, schüttet es wie aus Kannen.

Die Dächer bleiben also drauf. Alle erweisen sich auch bei wolkenbruchartigem Regen als dicht. Nur die Geräuschkentwicklung ist unterschiedlich.

Beim Fiat und beim BMW verursacht der Fahrtwind ein nervendes Getöse, das Mazda-Dach macht weniger Lärm.

Das ereignislose Cruisen auf der Autobahn schärft den Testerblick für jene Dinge, die beim sportlichen Frischluft-Spaß auf kurvigen Landstraßen in den Hintergrund treten.

Das Armaturenbrett des Fiat, so die einhellige Meinung, bietet zwar den attraktivsten Anblick, aber auch die geringste Funktionalität. Die hell unterlegten Instrumente sind im Zwielicht der dunklen Wolken kaum abzulesen. Und die kümmerlichen Scheibenwischer ste-

hen der Wasserflut ziemlich hilflos gegenüber.

Das Interieur des Mazda passt zum Wetter. Tristes Schwarz herrscht hier vor, selbst die freundlichen Chromringe um die Instrumente, die der Vorgänger besaß, gibt es bei der facegelifteten zweiten Generation nicht mehr. Rein sachlich gibt es an der Plastik-Einöde nichts auszusetzen: Die Anzeigen sind klar abzulesen, die Bedienungselemente sitzen genau da, wo man sie erwartet.

Der BMW bietet dem Auge mehr, allerdings nur in Verbindung mit dem Chromline-Interieur, für das 280 Mark zum oh-

FOTOS: H. D. SEUFERT

Schwerer Stand für den BMW? Mazda und Fiat bieten für weniger Geld mehr PS



Schlecht ablesbar:
helle Rundinstrumente



Elegante Lösung: feste
Klappe für das Verdeck



Metallic-Lack
und Aluräder: die Top-
version des **FIAT BARCHETTA**

nehin schon stattlichen Grundpreis hinzukommen. Sehr funktionell ist auch er gestaltet, wenn man davon absieht, dass das Lenkrad zu groß ist und für kurzgewachsene Fahrer zu hoch im Raum steht.

Die bessere Sitzposition lässt sich im Fiat finden, der auch die bequemsten Sessel bietet. In der getesteten Version „Limited Edition“, die 4490 Mark mehr kostet als die Basisausführung, sind sie sogar mit Leder bezogen, womit sich der Fiat die meisten Punkte in der Ausstattungswertung sichert.

Langstrecken werden auch auf den BMW-Sitzen nicht zur Plage. Nur die des Mazda fallen durch kümmerliche Polsterung und geringe Seitenführung auf. Wer 1,80 Meter oder mehr misst, würde gern ein paar Zentimeter tiefer sitzen.

Die wenig befahrenen und deshalb von den Straßenbauern



Bequeme Sitze und
beste Sitzposition
im Fiat Barchetta



Der Zweiventiler des BMW
läuft kultiviert, entwickelt
aber wenig Kraft



Nur bei BMW im
Angebot: Überrollbügel



Ein Schloss am
Kofferraumdeckel
hat allein der Z3



Das neugestaltete Heck
lässt den **BMW Z3** kraft-
voller erscheinen

Der Himmel hat ein Einsehen, die Dächer können zurückgeklappt werden. Das geht bei allen vorbildlich leicht. Trotzdem Vorteil Fiat: Er besitzt eine feste Verdeckklappe, bei Mazda und BMW sollte eine Persenning montiert werden. So mancher verzichtet darauf, denn die

Handhabung ist weder beim schwarzen Jammerlappen des MX-5 noch bei der sperrigen Hülle des Z3 ein Vergnügen. Als Strafe gibt es später ein unansehnlich verschmutztes Verdeck und – beim BMW – ein verkraztes Heckfenster. Die beheizbare Glasscheibe des Mazda ist da ein klarer Vorteil.

Landstraßen mit vielen Kurven sind die klassische Spielwiese der Roadster. Hier wird Fahrspaß definiert, wobei das Ergebnis teilweise konträr zu den objektiv bewertbaren Kriterien ausfällt. Das beste Beispiel dafür liefert der Mazda.

Schon bei vergleichsweise geringen Kurvengeschwindigkeiten wedelt er fröhlich mit dem Heck. Den Kurs gibt nicht nur die flinke Lenkung vor, sondern auch das Gaspedal. Das widerspricht der modernen Definition von problemloser Fahr-sicherheit, verspricht aber Fah-

Im Barchetta
Limited nehmen
die Passagiere auf
Leder Platz.
BMW berechnet für Leder
2690 Mark,
Mazda 2335
Mark

Der Mazda bietet am meisten Temperament

Fahrzeugtyp	BMW Z3 1.8	Fiat Barchetta 1.8 Limited Edition	Mazda MX-5 1.9
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1895	1747	1840
Leistung	87 (118) bei 1/min 5500	96 (131) 6300	103 (140) 6500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 180 bei 3900	164 bei 4300	162 bei 4500
Leergewicht/Zuladung	1301/189	1103/207	1059/206
Länge x Breite x Höhe	4050 x 1740 x 1288	3916 x 1640 x 1265	3975 x 1680 x 1225
Radstand	2446	2275	2265
Gepäckraum	L/VDA 165	165	144
Testwagenbereifung	Michelin MXM 225/50 R 16 V ¹⁾	Pirelli P 6000 195/55 R 15 V ¹⁾	Michelin SX-GT 195/50 R 15 V ¹⁾
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Vorderradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h	7,0	6,4	5,9
0 – 100 km/h	10,7	9,1	8,5
0 – 140 km/h	23,0	17,9	16,6
0 – 160 km/h	34,4	25,6	23,1
1 km mit steh. Start	32,4	30,7	29,8
Elastizität	s		
60 – 100 km/h (IV. G.)	10,9	10,6	9,6
80 – 120 km/h (V. G.)	15,1	14,7	14,0
Höchstgeschw.	km/h	196	200
Bremsweg (Verzögerung)	m (m/s ²)		
aus 100 km/h kalt	36,1 (10,7)	39,0 (9,9)	37,5 (10,3)
aus 100 km/h warm	37,5 (10,3)	39,4 (9,8)	48,2 (8,0)
Testverbrauch	L/100 km		
minimal	9,7	8,5	9,3
maximal	7,1	7,0	7,2
Normrunde	12,4	11,4	11,6
	7,4	7,3	7,6
ECE-Verbrauch	L/100 km		
Stadt	Superbenzin 10,9	Superbenzin 11,8	Superbenzin 11,2
über Land	6,0	6,6	7,0
gesamt	7,8	8,5	8,5
Innengeräusch	dB(A)		
bei 80 km/h	65	70	69
bei 100 km/h	70	73	72
bei 140 km/h	77	81	78
Fahrversuche	km/h		
Sialom 18 m	63,4	62,9	62,7
ISO-Wedeltest	126,4	128,7	126,9
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit	69,7	69,2	69,8
Ausfahrtgeschwindigkeit	52,3	54,7	51,4
Preise und Kosten			
Steuer	DM 190,-	180,-	228,-
Haftplicht	DM 891,-	1397,-	1397,-
Teilkasko ²⁾	DM 736,-	1049,-	1049,-
Vollkasko ³⁾	DM 2400,-	4913,-	2173,-
Unterhaltskosten im Monat ⁴⁾			
bei 15 000 km/Jahr	DM 890,-/401,-	911,-/473,-	1014,-/457,-
bei 30 000 km/Jahr	DM 1226,-/727,-	1242,-/727,-	1346,-/691,-
Grundpreis	DM 47 550,-	42 990,-	42 690,-
Antriebssschlupfregelung	○	–	–
el. Fensterheber	○	○	○
Hardtop	3950,-	2600,-	3300,-
Klimaanlage	2200,-	2070,-	2900,-
Lederausstattung	2690,- ⁵⁾	○	2335,-
Metallic-Lackierung	850,-	○	740,-
Sidebags	○	–	–
Sitzheizung	610,-	–	510,-
Überrollbügel	780,-	–	–
el. Verdeckbetätigung	1450,-	–	–
Zentralverriegelung	○	○	○

¹⁾ Serienbereifung; ²⁾ ohne SB; ³⁾ mit 300 Mark SB; ⁴⁾ mit/ohne Wertverlust; ⁵⁾ inkl. Sitzheizung;
○ = Serie, – nicht lieferbar



Kräftig, aber laut:
Vierzylinder im Mazda MX-5



Gute Funktionalität,
triste Optik: das Cockpit



Lästig: Befestigen der
Persenning. Ihr Vorteil:
Sie lässt sich klein
zusammenlegen



Der MAZDA MX-5
zeigt die beste
Handlichkeit

ern, die mit den Grundlagen der Fahrphysik vertraut sind, höchstes Vernügen. Der MX-5 steht damit unverkennbar in der Tradition der klassischen Briten-Roadster. Auch was den Federungskomfort angeht. Gemessen an Fiat und BMW, die Bodenwellen bereitwillig ausbügeln, ist der Mazda ein harter Bock. Auf schlechten Straßen wird er geritten, nicht gefahren. Der Fiat verhält sich gesitteter. Dafür müssen geringfügige Abstriche im Handling gemacht werden. Ganz so quirlig wie der Mazda wirkt er nicht, aber es gelingt ihm immerhin, all jene zu überraschen, die angetriebene Vorderräder bei einem Sportwagen für ein Sakrilieg halten. Die übersteuernden Einlagen des MX-5 sind ihm natur-

gemäß fremd, aber das Eigenlenkverhalten beweist eine sportliche Neutralität. Die Lenkung arbeitet leichtgängig und zielgenau. Antriebseinflüsse werden nur bei vollem Leistungseinsatz in engen Kurven spürbar. Ausgerechnet der BMW, Produkt einer Firma, die sich traditionell der Fahrdynamik verpflichtet fühlt, fällt gegenüber seinen Konkurrenten ab. Fahrsicher ist er, dafür sorgt schon die serienmäßige Antriebsschlupfregelung. Aber seine Handlichkeit lässt zu Wünschen übrig. Der Z3 fährt sich limousinenhaft, seine Lenkung spricht träger an. Er präsentiert sich als braver Zweisitzer, nicht als Sportwagen im strengen Sinn. Das unterstreicht auch die Motorisierung des Basismo-

dells. Der zweiventilige Vierzylinder, in der neuesten Ausführung auf 118 PS erstarkt, gehört zu den kultiviertesten seiner Bauart. Auch der Verlauf seiner Drehmomentkurve und der niedrige Normverbrauch sprechen für eine gekonnte Konstruktion. In der Praxis allerdings schluckt der BMW-Motor am meisten Benzin. Er muss sich im direkten Vergleich anstrengen, denn der Z3 schleppt mit Abstand am meisten Gewicht mit sich herum. Kein Wunder, dass das Temperament des Antriebs in krassem Gegensatz zur kraftvollen Karosserie-Optik steht. Was wie ein Nachkomme des legendären Cobra auftritt, entpuppt sich bei näherer Bekanntschaft als Blindschleiche. Der Mazda-Vierzylinder passt gut zum kernigen Charakter des japanischen Sportwagens. Im oberen Drehzahlbereich wird er sehr laut, kräftige Vibrationen ergänzen das Bild eines rauhen, aber herzlichen Gesellen. Aber dafür schiebt der Vierventiler schon bei geringer Drehzahl kraftvoll an und ermöglicht die besten Fahrleistungen. Der Fiat-Motor verbindet die besten Manieren beider Welten. Er läuft nicht so ruppig



Kunststoffdächer bei Fiat und Mazda, Textil beim BMW. Der Stoff sieht schöner aus, hat aber keinen funktionellen Vorteil



Schnell geöffnet: Die Verdecke lassen sich bei allen dreien sehr leicht bedienen

wie das Mazda-Triebwerk, entwickelt aber spürbar mehr Temperament als der zivil nuschelnde BMW-Vierzylinder. Im Verbrauch markiert er mit 8,5 Liter/100 Kilometer den Bestwert. Nicht zuletzt deshalb gelingt dem Fiat ein Überraschungsschlag: In der Eigenschaftswertung setzt er sich, wenn auch mit denkbar knappem Vorsprung, an die Spitze. Doch dann schlägt, in den verbleibenden Wertungen für Umwelt und Kosten, der BMW zu. Sekundärtugenden, die ein gutes Auto, aber nicht unbedingt einen guten Sportwagen ausmachen, spülen ihn an die Spitze. Dem Mazda MX-5, der wegen fadingempfindlicher Bremsen und erhöhtem Schadstoffausstoß (Euro II) Federn lassen muss, bleibt der Ruhm des Copyrights: Ohne seinen weltweiten Verkaufserfolg würde es die beiden anderen womöglich gar nicht geben. Götz Leyrer



1. BMW Z3 1.8: Als kultiviertes Cabrio mit guten Allroundeigenschaften sammelt der BMW die meisten Punkte. Die Wertungen von Umwelt und Sicherheit bringen ihn nach vorn. Für konsequente Sportwagen-Freaks ist er aber nicht die erste Wahl. Vor allem die Antriebsqualitäten enttäuschen.



2. Fiat Barchetta: Trotz Frontantrieb beweist der Fiat sportwagengerechte Fahreigenschaften. Er bietet eine gute Ausstattung fürs Geld, einen ordentlichen Fahrkomfort und einen ebenso leistungsfreudigen wie sparsamen Motor. Sein größter Nachteil sind die unverhältnismäßig hohen Festkosten



3. Mazda MX-5: Der Initiator der modernen Roadster-Bewegung ist immer noch ein Meister des sportlichen Fahrvergnügens. Wer dies genießen will, muss aber zu Zugeständnissen bereit sein. Der MX-5 ist ein altmodischer Übersteuerer, seine Federung brett hart, der Motor laut und unkultiviert

BMW Z3 trotz Schwächen auf Platz eins				
Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	BMW Z3 1.8	Fiat Barchetta 1.8	Mazda MX-5 1.9	
Karosserie				
Raumangebot (20)	18	17	18	
Kofferraum/Zuladung (10)	5	6	5	
Funktionalität/Verdeck (15)	12	13	12	
Ausstattung (10)	8	9	7	
Qualität (25)	19	18	22	
SUMME (80)	62	63	64	
Fahrkomfort				
Federung (25)	22	23	19	
Sitze (30)	26	28	25	
Klimatisierung (10)	7	7	7	
Innengeräusch (15)	11	9	10	
SUMME (80)	66	67	61	
Antrieb				
Laufkultur (15)	14	12	11	
Leistungscharakteristik (15)	10	11	13	
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	13	14	
Beschl./Höchstgeschw. (25)	19	22	24	
Elastizität (20)	15	16	18	
Testverbrauch (20)	15	18	16	
Reichweite (10)	7	8	7	
SUMME (120)	94	100	103	
Fahreigenschaften				
Kurvenverhalten (30)	24	27	29	
Beherrschbarkeit (30)	28	28	24	
Lenkung (20)	15	17	19	
Handlichkeit (20)	15	17	19	
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	7	6	
Geradeauslauf/Windempf. (10)	8	9	8	
SUMME (120)	98	105	105	
Sicherheit				
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	20	17	19	
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	9	8	9	
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	9	8	3	
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	9	9	9	
Gurtsystem (10)	8	8	8	
Sicherheitsausstattung (30)	23	16	16	
Sicht/Licht (10)	8	6	8	
SUMME (100)	86	72	72	
Eigenschaftswertung (500)				
	406	407	405	
Umwelt				
Normverbrauch/CO ₂ -Emiss. (50)	45	41	41	
Schadstoffeinstufung (15)	15	13	5	
Außengeräusch (10)	8	8	8	
Verkehrsfläche (5)	4	4	4	
Produktion (10)	5	5	5	
Entsorgung/Recycling (10)	5	5	5	
SUMME (100)	82	76	68	
Kosten				
Preis (30)	22	28	27	
Wiederverkauf (15)	14	11	14	
Festkosten (20)	20	9	16	
Wartung/Reparat./Garantie (15)	10	10	11	
Kraftstoffkosten (20)	15	18	16	
SUMME (100)	81	76	84	
Gesamtwertung (700)				
	569	559	557	

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstest-Kandidaten und ihre Konkurrenten der Cabrio-Klasse im Bestellservice ab Seite 138