

# Allzeit breit

Mit optischen und technischen Retuschen geht der **BMW Z3** ins neue Modelljahr. Wichtigste Änderung neben der Neukonturierung der Heckpartie ist die Einführung des kleinsten Sechszylinders mit zwei Litern.

Das waren noch Zeiten, im Februar 1996, als man den neuen BMW-Roadster, fabriziert im amerikanischen Spartanburg, nur aus dem James-Bond-Film „Goldeneye“ kannte. auto motor und sport zog damals mit einem der ersten Autos, die auf deutschen Straßen liefen, auf den Stuttgarter Schloßplatz, um das sprichwörtliche Bad in der Menge zu nehmen.

Nicht nur Kollege Götz Leyrer prognostizierte in Anbetracht der Mensentrauben, die den braven 1,8 Liter-Z3 umgaben, daß es damit bald vorbei sein werde, daß man den BMW in näherer Zukunft an jeder Ecke sehen könne.

Ganz so schlimm ist es nicht geworden, aber kommerzieller Erfolg und Seltenheitswert schließen sich gerade im Automobilgeschäft bekanntlich aus. Nahezu 170 000 Z3-Roadster mit allen lieferbaren Motorversionen laufen inzwischen weltweit. Auf dem deutschen Offen-Auto-Markt hält der Z3 im Jahr 1997 mit einem Marktanteil von 16 Prozent den ersten Rang, um ihn 1998 an den Mercedes SLK abzugeben. In diesem Jahr rutscht der Bayern-Roadster hinter das VW Golf Cabrio auf Platz fünf.

Die Anfangseuphorie ist also dahin, obwohl der Viermeter-Sportwagen nach an-

FOTOS: H. P. SEUFERT



fänglichen Qualitätsproblemen qualitativ zulegte. Was tun? BMW entschloß sich dazu, das Auto optisch aufzuwerten, und änderte das Motorenangebot.

Ein Facelift ist es nicht gerade geworden, eher ein Backlift, mit einer neugestalteten Kofferraumklappe, L-förmigen Rückleuchten und der nun für alle Hubraum-Varianten breiten Hinterachsspur, die bislang der 2,8 Liter- und M-Variante vorbehalten war. Man trägt in der Automode, um es grob auszudrücken, wieder mehr Hintern.

Das neu gestylte Gesäß, unter dem sich die sogenannte Sechszylinder-Achse mit versteifter Hinterachsschwinge verbirgt, ist zweifellos die Schokoladenseite am neuen Z3, auch optisch den kraftvollen Heckantrieb betonend.

BMW tat beim Testwagen ein übriges und bestückte ihn mit dem 1300 Mark Aufpreis kostenden 17 Zoll-Räder-/Reifensatz (vorne 225/45, hinten 245/40). Die optische Aufwertung entpuppt sich schon bald als reale Abwertung. Zwar erreicht der Z3 2.0 mit dieser

Bestückung Bestwerte beim Slalom und im Ausweichtest, doch der automobiler Alltag ist bekanntlich kein Slalom. Hier mißfällt das Fahrwerks-Extra durch sehr schlechten Abrollkomfort und einen instabilen Geradeauslauf, sobald die Fahrbahn wellig oder gar mit Rillen durchzogen ist.

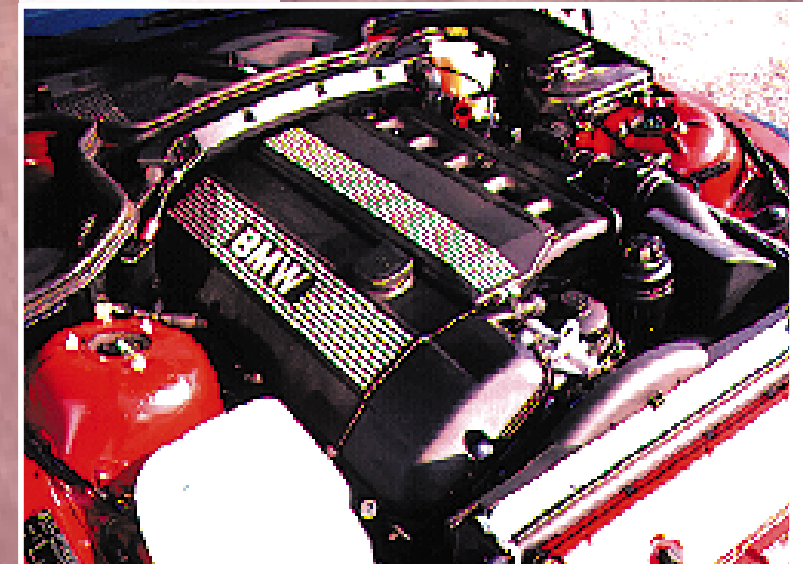
Das Sprichwort vom Schönen, das mit Leiden verbunden ist, bewahrheitet sich. Die 16 Zoll-Serienräder (Reifenformat 225/50 vorne und hinten) können fast alles besser und lassen das ganze Automobil weit harmonischer erscheinen.

Denn Harmonie ist durchaus angesagt, gerade bei der neu ins Z3-Programm genommenen Version mit Zweiliter-Sechszylindermotor. Sie leistet wie im Dreier und Fünfer 150 PS bei fast 6000 Touren, ist mit den Abmessungen für Bohrung und Hub (80 mal 66 mm) sehr kurzhubig geraten und gut für ein maximales Drehmoment von 190 Newtonmeter bei 3500/min.

Wenn man so will, ist der Zweiliter-Sechszylinder aus dem

**Schöner Rücken:**  
Mit neuem Hüftschwung und breiter Spur tritt der Z3 an

**Auch der kleinste Sechszylinder im Hause BMW unter der Haube des Z3 ist optisch ein mächtiges Ding**

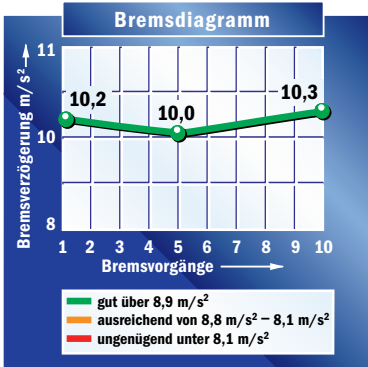
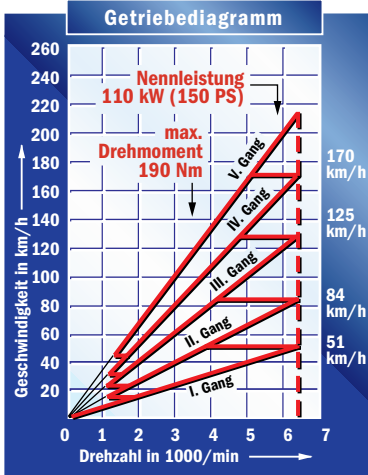
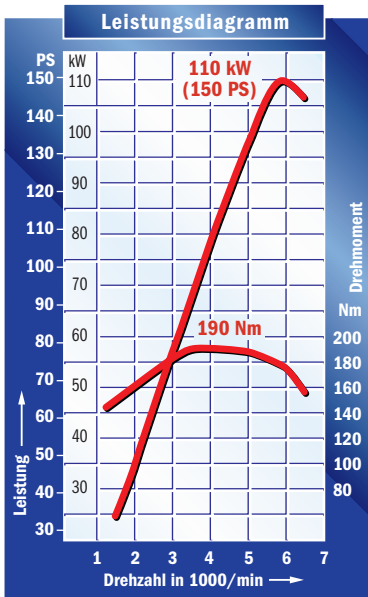




TESTWERTE	
<b>Fahrleistungen</b>	
<b>Beschleunigung</b>	<b>s</b>
0 – 60 km/h	3,8
0 – 80 km/h	6,0
<b>0 – 100 km/h</b>	<b>8,9</b>
0 – 120 km/h	12,4
0 – 130 km/h	14,7
0 – 140 km/h	17,5
0 – 160 km/h	24,2
0 – 180 km/h	34,7
400 m mit stehendem Start	16,3
1 km mit stehendem Start	30,1
<b>Elastizität</b>	
60 – 100 km/h im IV. Gang	9,9
60 – 100 km/h im V. Gang	12,9
80 – 120 km/h im IV. Gang	10,2
80 – 120 km/h im V. Gang	13,4
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	<b>210 km/h</b>
<b>Fahrversuche</b>	
<b>VDA-Ausweichgasse</b>	<b>km/h</b>
Einfahrgeschw. leer	71,2
Ausfahrgeschw. leer	54,3
<b>Slalom 18 m</b> leer	<b>63,6</b>
<b>ISO-Wedelgasse</b> leer	<b>123,0</b>

<b>Verbrauch</b>	
<b>Super Plus</b>	<b>L/100 km</b>
min – max	7,6 – 13,6
Normrunde	7,9
<b>Testverbrauch</b>	<b>10,2</b>
Reichweite in km	500
<b>Außengeräusch</b>	
<b>dB(A)</b>	
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	81/74
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	69
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	71
<b>Innengeräusch</b>	
<b>dB(A)</b>	
Gang	III. IV. V.
bei 50 km/h	63 62 64
bei 80 km/h	70 68 68
bei 100 km/h	72 71 71
bei 120 km/h	75 75 75
bei 130 km/h	78 78 78
bei 140 km/h	79 79
bei 160 km/h	81 82
bei 180 km/h	84
Standgeräusch	49
Maximalgeräusch im III. Gang	78
<b>Tachometerabweichung</b>	
<b>km/h</b>	
Anzeige	effektiv
80	78
100	98
130	127
160	158

<b>Bremsweg/Verzögerung</b>	
<b>m/m/s²</b>	
aus 100 km/h kalt (leer)	37,1/10,4
aus 100 km/h kalt (bel.)	37,8/10,2
aus 100 km/h warm (bel.)	37,5/10,3
aus 80% Höchstgeschwindigkeit (168 km/h)	105,7/10,3



**Wertung** ★★★★★

Mit dem neuen Zweiliter-Sechszylindermotor ist der Z3 nicht dynamischer, wohl aber kultivierter geworden als der Vorgänger mit dem 140 PS-Vierzylinder. Seine guten Fahreigenschaften machen Freude, doch die Lücke zwischen mittlerer und hoher Leistung bleibt.

- Karosserie**
- befriedigendes Raumangebot
  - geringe Verwindungsneigung
  - einfache Verdeckbedienung
  - hohe Funktionalität
  - kratzempfindliche Heckscheibe
  - kleiner Tank
- Fahrkomfort**
- befriedigende Federung
  - geringe Bedienungskräfte
  - laute Windgeräusche
  - geringer Sitzkomfort

- Antrieb**
- gute Fahrleistungen
  - sehr gute Laufkultur
  - angenehmes Laufgeräusch
  - exakte Schaltung
  - gut gestuftes Fünfganggetriebe
  - mäßiges Durchzugsvermögen

- Fahreigenschaften**
- sicheres Kurvenverhalten
  - stabiler Geradeauslauf
  - exakte Servolenkung
  - sehr gute Handlichkeit
  - gute Traktion

- Sicherheit**
- sehr hohe Bremsverzögerung
  - sehr gute Standfestigkeit
  - Fahrer- und Beifahrer-Airbag
  - zwei Sidebags
  - Gurtstraffer

- Umwelt**
- Einsatz wasserlöslicher Lacke
  - schadstoffarm nach D4-Norm

- Kosten**
- angemessener Preis
  - lange Wartungsintervalle
  - hohe Unterhaltskosten
  - kurze Garantie (ein Jahr)

**TECHNISCHE DATEN**

**Motor**

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs. Siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen mit variablen Ventilsteuerzeiten (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Schlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung. Geregelter Dreivegekkatalysator.

**Leistung** **110 kW (150 PS)**  
**bei** **5900/min**  
Spez. Leistung 55,2 kW/L (75,3 PS/L)  
Hubraum 1991 cm³  
Bohrung × Hub 80,0 × 66,0 mm  
Verdichtungsverhältnis 11,0:1  
Max. Drehm. 190 Nm bei 3500/min  
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl 13,0 m/s. Ölinhalt Motor 6,5 L, Kühlsysteminhalt 6,5 L, Batterie 12 V 70 Ah, Drehstromlichtmaschine 1260 Watt.

**Kraftübertragung**

Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,230, II. 2,520, III. 1,660, IV. 1,220, V. 1,000, R. 4,040. Achsantrieb 3,450:1.

**Fahrwerk**

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisatoren vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung. Lenkübersetzung 15,4:1. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (ContiTeves). Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße vorn 7½ J × 17, hinten 9 J × 17.

**Karosserie**

Zweisitziger Roadster mit zwei Türen.

Luftwiderstandsbeiwert c<sub>w</sub> 0,42  
Stirnfläche A 1,83 m²  
Luftwiderstandsindex c<sub>w</sub> × A 0,77  
Wendekreis rechts/links 10,2/10,0 m  
Lenkraddurchmesser 375 mm  
Tankinhalt 51 L  
Leergewicht 1355 kg  
Gewichtsverteilung v/h 50,8/49,1%  
Zulässiges Gesamtgewicht 1540 kg  
Dachlast 35 kg  
Zuladung 185 kg  
Zul. Anhängelast/gebr. 600/1200 kg

**Wartung**

Inspektion alle 50 000 km  
Ölwechsel alle 25 000 km

**Verbrauch (ECE-Norm)**

Stadt 12,6 L/100 km  
über Land 7,2 L/100 km  
gesamt 9,2 L/100 km

**Abgaswerte**

HC (Grenzwert) 0,055 (0,1) g/km  
NO<sub>x</sub> (Grenzwert) 0,040 (0,08) g/km  
CO (Grenzwert) 0,534 (1,0) g/km  
CO<sub>2</sub> 220 g/km

**AUSSTATTUNG/PREISE** **DM**

**Grundpreis** **54 050,-**  
**Testwagenpreis** **67 250,-**  
**Mängel am Testwagen** keine

**Serienausstattung**

Airbag und Seitenairbag für Fahrer und Beifahrer, ABS, Außenspiegel elektrisch einstellbar, Automatische Stabilitäts-Control+Traktion (ASC+T), Fahrersitz elektrisch längs- und höhenverstellbar, Fensterheber elektrisch, Leichtmetallräder, Servolenkung, Wärmeschutzglas, Zentralverriegelung.

**Zusatzausstattung** (✓= sinnvoll)

Automatikgetriebe 3050,-  
✓ Dynam. Stab. Control DSC 1500,-  
Fernbedienung für Zentralverr. 390,-  
Geschwindigkeitsregelanlage 590,-  
✓ Hardtop 3950,-  
✓ Klimaanlage 2200,-  
✓ Lederpolsterung 2310,-  
Leichtmetallräder (17 Zoll) 1300,-  
✓ Überrollbügel 780,-

DIE KONKURRENTEN		
Wertung	★★★★☆	★★★★★
Fahrzeugtyp	Alfa Romeo Spider 2.0 T. S.	Mercedes SLK 200
Motorbauart/Zylinderzahl	R/4	R/4
Hubraum	cm³ 1970	1998
Leistung	kW (PS) bei 1/min 114 (155) 6400	100 (136) 5500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 187 bei 3500	190 bei 3700
Beschleunigung	s	
0 – 100 km/h	9,7	10,5
0 – 160 km/h	27,4	28,1
Elastizität	s	
60 – 100 km/h (IV. G.)	11,1	11,1
80 – 120 km/h (V. G.)	28,2	16,8
Bremsweg aus 100 km/h	m kalt (leer)/warm (beladen) 39,8/49,5	39,0/37,5
Höchstgeschw.	km/h 211	207
Testverbrauch	L/100 km S 10,2	S 9,8
Preis	DM 48 400,-	56 956,-

**UNTERHALTSKOSTEN** **DM**

**Steuer** (D 4) 200,-  
**Haftpflicht** (TK 11, R 6) 866,-  
**Teilkasko** (TK 35, R 6) ohne SB 1149,-  
**Vollkasko** (TK 19, R 6) mit 300 Mark SB 2698,-  
**Festkosten**/Jahr 2215,-  
**Betriebskosten**/100 km 21,96  
**Wertverlust**/Jahr (voraussichtlicher Wertverlust nach 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: EurotaxSchwacke) 6306,-

**Gesamtkosten**/km bei 15 000 km/Jahr 0,79/0,37  
bei 30 000 km/Jahr 0,54/0,29  
**Monatliche Unterhaltskosten\*** bei 15 000 km/Jahr 984,-/459,-  
bei 30 000 km/Jahr 1350,-/732,-

**Garantie** ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrostung.  
\* mit/ohne Wertverlust

Weitere Informationen über den BMW Z3 2.0 und seine Konkurrenten im Bestellservice ab Seite 202



Vier Meter Länge, englisches Roadsterformat. 17 Zoll-Felgen auf Wunsch

Neu ist eine Metallverblendung der Mittelkonsole

Die Sitze wurden überarbeitet und zeigen nun eine deutlichere Konturierung



ten Fünfganggetriebe durchaus Wohlgefühl auf, sofern man leistungsmäßig nicht zuviel erwartet. Wer den Mangel positiv deuten will, kann es auch so sehen: Man ist gut motorisiert, bewegt sich aber mit geringem Aggressionspotential.

Die negative Beschleunigung ist da weit eindrucksvoller. Bei der Bremsprüfung überzeugt der aktuelle Z3 mit Paradowerten und zeigt eine beispielhafte Standfestigkeit. Lobenswert ist auch das neutrale Kurvenverhalten mit hohen Querbeschleunigungen, die durch ein kleineres Lenkrad verbesserte Handlichkeit und der mit der Serienbereifung befriedigende Federungskomfort.

Für den Geräuschkomfort gilt dies nur mit Einschränkungen. Der neue Innendachhimmel ändert wenig an den störenden Windgeräuschen bei hohem Tempo. Wenig langstreckentauglich sind auch die unkomfortablen Sitze und der zu kleine Tank.

Also, ganz im Sinne des soften neuen Sechszylinders, lieber gemacht. Unter der voluminösen Motorhaube summt es – die einzig wahre BMW-Melodie.

Klaus Westrup

