

Fit for sun

Rechtzeitig zum Frühjahr kommt der neue BMW Z3 auf den Markt. Kann der in den USA gebaute Roadster die Erwartungen erfüllen, die ein Sportwagen der Marke BMW weckt? Im Test die Basisversion mit 115 PS-Motor.

TEST

BMW Z3 1.8

Wie formt man einen Z3? Das Rezept ist einfach. Als Grundlage dienen die beiden klassischen Schönheitsideale der sechziger Jahre: der Ford Mustang – und Sophia Loren. Gut gemixt ergibt das eine sinnliche Mischung. Der Mustang steuert jene Proportionen bei, die einen Sportwagen heute noch besonders vorteilhaft aussehen lassen: kurzes Stummelheck, lange Motorhaube.

Eine Schuß Loren sorgt für propere Rundungen an den richtigen Stellen. Gewürzt wird das Ganze mit einer Prise Erinnerung an ein Meisterwerk des Designer-Grafen Albrecht Goertz, der einst dem BMW 507 ganz ähnliche Kiemen an den Flanken verordnete.

So steht er nun da, der neue Roadster, der in einem neuen BMW-Werk im amerikanischen Bundesstaat South Carolina montiert wird. Kompakt und schon im Stand sportliche Kraft ausstrahlend. Zugegeben: Es gibt auch Betrachter, denen er vor allem wegen seiner voluminösen Frontpartie zu pummelig ausgefallen ist. Aber für manchen hatte wohl auch die Loren zu viel in der Bluse.

Die Tatsache, daß der Z3 aus dem Süden der USA kommt, wo Arbeitskräfte beträchtlich billiger sind als in Bayern, sorgt für einen sehr attraktiven Preis vor allem beim hier getesteten Basismodell mit dem zweiventiligen 1,8 Liter-Motor (43 700 Mark).

Auf der anderen Seite machen Gerüchte die Runde, nach denen BMW im Werk Spartanburg mit erheblichen Qualitätsproblemen zu kämpfen hat.

Daß die für die Fachpresse vorgesehenen Exemplare liebevoll präpariert werden – davon kann man ausgehen. Der automotor und sport-Testwagen jedenfalls ließ keine Qualitätsmängel erkennen.

Die steife, auch auf sehr schlechten Straßen klapperfreie Struktur der Karosserie überzeugte ebenso wie die Detailverarbeitung mit gleichmäßigen Blechfugen und sauber eingepaßten Kunststoff-Verkleidungen im Innenraum. Auch das Verdeck, aus hochwertigem



Die gedrungene Form des Z3 verspricht das Muskelspiel eines echten Sportwagens

Stoff gefertigt, spricht für Qualität. Es trotz dem Wolkenbruch automatischer Waschanlagen, ohne ein Tröpfchen ins Innere zu lassen. Und es verursacht bei hohen Geschwindigkeiten nicht mehr Windgeräusche, als es bei solch einfachen, ungefüllten Roadsterkapuzen die Regel ist.

Die Bedienung macht wenig Mühe: zwei Riegel am Windschutzscheiben-Rahmen öffnen, zurückklappen – fer-

Frontmotor und Heckantrieb ermöglichen klassische Roadster-Proportionen: lange Schnauze, kurzes Heck

tig. Da fällt es leicht, auf die erst ab Herbst lieferbare elektrische Betätigung zu verzichten. Zumal der Fahrer ohnehin aussteigen muß, um die im geräumigen Kofferraum bereitliegenden Persenning zu befestigen, was ebenfalls ohne Blutblasen oder abgebrochene Fingernägel vonstatten geht.

Daß bei der Konzeption des Z3 mit jedem Cent gerechnet wurde, bleibt nicht verborgen. Im Cockpit beispielsweise dominiert glattes Hartplastik, das billiger wirkt als der sonst bei BMW übliche genarbte Kunststoff. Aber das ist allenfalls ein optischer Nachteil. In einem Cabrio darf man die glatten Oberflächen sogar als funktionellen Vorteil verstehen, weil sie leichter zu reinigen sind.

Instrumente und Bedienungshebel folgen dem bewährten BMW-Stil – da gibt es, was Anordnung und Gestaltung betrifft, nichts auszusetzen. Die schlichten, in der Basisausführung mit Kunstleder bezogenen Sitze bieten ausreichend Bequemlichkeit und Seitenführung, dazu einen Verstellbereich, der auch sehr großen Fahrern eine adäquate Sitzposition ermöglicht.

In der Breite ist der Innenraum knapp geschnitten, kein Fehler bei einem Roadster, bei



Die Persenning wird mit vier Druckknöpfen befestigt

dem nicht zuletzt die intime Enge des Cockpits für jenes sportliche Fahrgefühl sorgt, das solche Autos erst attraktiv macht. Zu loben gilt es praktische Detaillösungen: die Führung der Sicherheitsgurte beispielsweise, die erfolgreich verhindert, daß die Gurtbänder beim Offenfahren auf die

Schultern trommeln, oder auch die beiden geräumigen, abschließbaren Staufächer hinter den Sitzen.

Weil der Z3 nicht der bei modernen Cabrios grassierenden Seuche der extrem flachen Windschutzscheiben erlegen ist, werden auch Roadster-Fahrer der alten Schule an ihm Freude haben. Hier sitzt man wirklich im Freien und betrachtet den Fahrtwind nicht als Zumutung wie jene verwöhnten Softies, die sich noch beim schönsten Wetter hinter hochgekurbelten Seitenscheiben und Windschott verstecken.

Zur intensiven Luftfahrt trägt auch die sehr niedrige Gürtellinie im Cockpitbereich bei; das einzige, was da noch stört, sind die Dreiecksfenster. Aber ohne sie wären die Seiten-

scheiben zu groß geraten, um noch in die Türen zu passen.

Aus der Fahrerperspektive vermittelt der Z3 den Eindruck, in einem echten Boliden zu sitzen, so mächtig wölbt sich die Motorhaube. Was darunter sitzt, ist freilich nur ein bescheidenes Maschinchen, das mit seinen 115 PS an der unteren Skala der bei preisgünstigen Roadstern üblichen Motorisierung liegt.

Das ist nicht von vornherein ein Grund zum Meckern. Denn der Vierzylinder gilt zu Recht als eines der besten Triebwerke seiner Hubraum- und Leistungsklasse.

Der 1,8-Liter zeichnet sich durch kraftvollen Durchzug schon bei niedrigen Drehzahlen aus, er legt im oberen Bereich ordentlich zu, und er bietet bei



Durch glattflächige Form gut zu nutzen: der Kofferraum

all dem auch noch eine Laufkultur, die im Vierzylindersegment Spitze ist.

Keine schlechten Voraussetzungen also für auch antriebsseitiges Vergnügen, obwohl sich das Fünfganggetriebe nicht ganz so mühelos schalten läßt, wie man das von BMW gewohnt ist.

Doch Zweifel regen sich. Ein guter Limousinenmotor muß nicht unbedingt auch ein vergnüglicher Sportwagenantrieb sein, und das gedämpfte Nuscheln, das der Vierzylinder produziert, werden Freunde eines sportlichen Sounds kaum als Ohrenschaus bezeichnen.

Gemessen an Hubraum und Leistung sowie dem nicht gerade geringen Gewicht des kleinen Roadsters sind die Fahrleistungen durchaus adäquat. Aber

Gegen Aufpreis werten Holzeinlagen das schlichte Z3-Cockpit optisch auf



Niedrige Gürtellinie und steile Frontscheibe sorgen für perfektes Cabrio-Feeling

auto motor sport

WERTUNG: BMW Z3 MIT GERINGSTEM BENZINVERBRAUCH

Fahrzeugtyp	BMW Z3 1.8	Fiat Barchetta	Mazda MX-5 1.9
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³ 1796	1747	1840
Leistung	kW (PS) bei 1/min 85 (115) 5500	96 (131) 6300	96 (131) 6500
max. Drehm.	Nm bei 1/min 168 bei 3900	164 bei 4300	152 bei 5000
Leergewicht/Zuladung	kg 1188/212	1092/218	1076/154
Beschleunigung	s		
0 – 100 km/h	10,0	8,9	9,6
0 – 160 km/h	30,2	23,5	27,6
Elastizität	s		
60 – 100 km/h (IV. G.)	10,3	9,2	9,3
80 – 120 km/h (V. G.)	14,5	13,5	14,5
Höchstgeschw.	km/h 200	200	197
Testverbrauch	L/100 km SB 9,0	SB 9,7	SB 10,3
Preis	DM 43 700,-	36 800,-	42 950,-

Kultiviert und sparsam: der 1,8 Liter-Vierzylinder

★★★★☆

⊕ Funktionell gestaltete Karosserie mit guter Verarbeitungsqualität, befriedigendes Raumangebot, ausreichend großer Kofferraum, leicht bedienbares Verdeck, sichere Fahreigenschaften

⊖ Eingeschränkte Übersichtlichkeit nach vorn, magere Serienausstattung

★★★★☆

⊕ Verdeck unter fester Klappe, gute Handlichkeit, bis in den Grenzbereich problemloses Fahrverhalten, temperamentvoller Motor, gute Beschleunigungselastizität, präzise Schaltung, günstiger Preis

⊖ Mäßige Verarbeitungsqualität, ABS nur gegen Aufpreis

★★★★☆

⊕ Gute Karosseriequalität, leicht bedienbares Verdeck, bequeme Sitze, funktionelles Interieur, geringe Bedienungskräfte, sehr exakte Schaltung, sportliches Kurvenverhalten, ausgeprägte Handlichkeit

⊖ Mäßiger Federungskomfort, rauh laufender Motor

als waschechten Sportwagen qualifizieren sie den Basis-Z3 nicht – auch deshalb nicht, weil ein ganz neuer Roadster, der den Namen BMW trägt, naturgemäß besonders hohe Erwartungen weckt.

Obwohl auch noch ein 140 PS starker Vierventiler im Angebot ist, stellt sich die Frage, ob es die typische BMW-Klientel goutiert, daß entgegen der üblichen Praxis der Bayern die Motorenpalette von unten her aufgebaut wird. Nachrüstung freilich ist in Sicht (siehe Kasten unten).

Schon die aktuelle Version veranlaßt einen Repräsentanten einer nicht unbedeutenden Konkurrenzfirma zu einer verhalten hämischen Bemerkung: „Der hat ja noch nicht einmal die neue Hinterachse.“

Stimmt. Der Z3 bedient sich der einfacheren Schräglenkerkonstruktion, die im Vorgänger der Dreier-Reihe zu finden war und auch für die Compact-Modelle verwendet wird.



Der Rahmen der Windschutzscheibe dient als Überrollbügel

Gutes Fernlicht, schwaches Abblendlicht: Doppelscheinwerfer



Serienmäßig rollt der Z3 auf 15 Zoll-Rädern

Kein Grund, um die Fahr-sicherheit zu fürchten. Der Z3 verhält sich in Kurven über einen weiten Bereich lammfromm, gerade so stark untersteuernd, daß der Fahrer schnell Vertrauen faßt. Dem Heck zu munterem Eigenleben zu verhelfen gelingt, wenn Lenkrad und Gaspedal mit Nachdruck betätigt werden. Aber selbst dann bleibt der Z3 durch Zurücknehmen des Lenkeinschlags gut kontrollierbar.

Die beispielhafte Handlichkeit der bekannten Dreier-Versionen vermag er allerdings nicht zu übertreffen – ein Eindruck, für den vor allem das zu große Lenkrad und der Blick auf den mächtigen Vorbau verantwortlich sind.

Die exakte, leichtgängige Lenkung und die kräftig zu packenden Bremsen unterstreichen die Qualitäten des Fahrwerks ebenso wie der ordentliche Federungskomfort. Der steht sicher nicht ganz oben auf der Wunschliste des Roadster-Fahrers. Aber die Zeiten sind gottlob vorbei, zu denen es als sportlich galt, sich gnadenlos durchprügeln zu lassen.

Grobe Unebenheiten können den Z3 in eine kräftige Vertikalbewegung versetzen, aber abgesehen davon behandelt er seine Besatzung mit erfreulicher Nachgiebigkeit.

Die Konzeption stimmt, der Erfolg ist programmiert. Nur eines wird – diese Prognose sei erlaubt – künftige Besitzer ärgern: daß bald viele Z3 herumfahren und sich keiner mehr danach umdreht. *Götz Leyrer*

ALS PROTOTYP AUF DEM GENFER SALON: BMW-ROADSTER MIT M-SECHSZYLINDER

Für Leistungsreaks ist der neue Roadster von BMW noch nicht in Topform. Daran dürfte auch der auf Wunsch lieferbare Vierventil-Vierzylinder mit 140 PS nicht viel ändern.

Aber die PS-Zukunft sieht rosig aus, wie der auf dem Genfer Automobil-Salon gezeigte Prototyp eines M-Roadsters zeigt. Der hat den stärksten BMW-Sechszylinder unter der Haube, das 3,2 Liter große Triebwerk des M3, das im Zweisitzer wegen einer aus Platzgründen geänderten Auspuffanlage etwas an Leistung verliert, aber immer noch auf rund 300 PS kommt. Der M-Roadster darf als Cobra der Neuzeit gelten: Ein Leistungsgewicht von nur knapp über vier Kilogramm pro PS verspricht raketenartige Beschleunigung.

Auch optisch präsentiert sich die M-Version als echter Sportwagenmacho – mit brei-

terer Spur, dickbauchigen Kotflügelverbreiterungen, auffälligem Frontspoiler und vier Auspuffendrohren. Im Innenraum verabschiedet er sich mit chromgefaßten Instrumenten und zusätzlichen Uhren vom etwas freudlosen Design der Basisversion.

Wann die Serienfertigung beginnt, hat BMW noch nicht entschieden. Aber es muß ja auch nicht unbedingt der M sein, eine Version mit dem 2,8 Liter-Sechszylinder aus dem 328i wird gleichfalls keine Leistungswünsche offenlassen. Und die kommt schon im Herbst, genau dann, wenn Mercedes-Benz den SLK-Roadster mit Kompressor-motor ausliefert.



Ganz wilde Sorte: der M-Roadster mit 300 PS-Sechszylinder



Klassischer Sportwagenstil: Chrom und Leder im Cockpit



Mit M-Motor wird der Z3 zum Supersportwagen

Datenblatt: bitte umblättern

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle (Kettenantrieb), Ventile über Schlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch DME 1.7). Geregelter Dreiwegekatalysator. Leistung 85 kW (115 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 47,3 kW/L (64,0 PS/L). Hubraum 1796 cm³, Bohrung × Hub 84,0 × 81,0 mm. Verdichtungsverhältnis 9,7:1. Maximales Drehmoment 168 Nm bei 3900/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,9 m/s. Ölinhalt Motor 4,0 L, Kühlsysteminhalt 6,4 L. Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 1120 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. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 33,2 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern. Stabilisator vorn und hinten. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 13,9:1. 2/4 Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Teves). Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 6 1/2 J × 15.

Karosserie

Zweisitziger Roadster mit zwei Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,40, Stirnfläche A 1,77 m², Luftwiderstandsindex c_w × A 0,71. Sitztiefe 485 mm, Wendekreis rechts/links 9,6/9,7 m. Lenkraddurchmesser 385 mm. Tankinhalt 51 L. Leergewicht 1188 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 51,3/48,7%, zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 212 kg, Dachlast 35 kg.

Wartung

nach Wartungsintervallanzeige.

DIN-Verbrauch

bei 90 km/h 5,8 L/100 km
bei 120 km/h 7,7 L/100 km
Stadtverkehr 9,4 L/100 km

TESTWERTE

Fahrleistungen

Beschleunigung
0 – 60 km/h 4,2 s
0 – 80 km/h 6,7 s
0 – 100 km/h 10,0 s
0 – 120 km/h 14,4 s
0 – 140 km/h 20,8 s
0 – 160 km/h 30,2 s
1 km mit stehendem Start 31,8 s
Beschleunigter km aus 100 km/h (durchgeschaltet) 167 km/h 25,3 s
Elastizität
60 – 100 km/h (IV. Gang) 10,3 s
60 – 100 km/h (V. Gang) 13,7 s
80 – 120 km/h (IV. Gang) 10,7 s
80 – 120 km/h (V. Gang) 14,5 s
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

Verbrauch

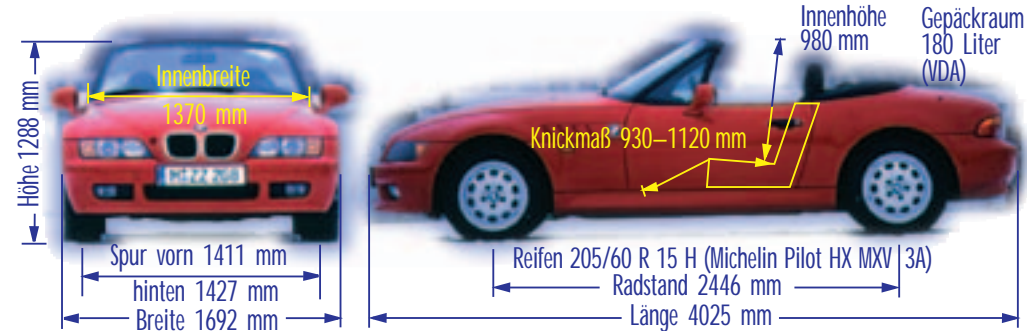
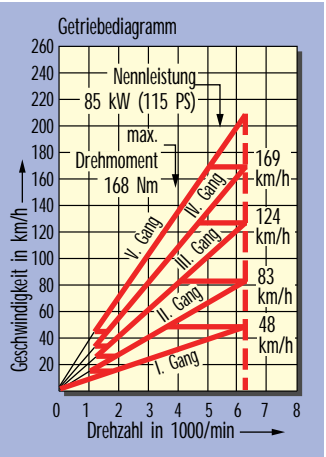
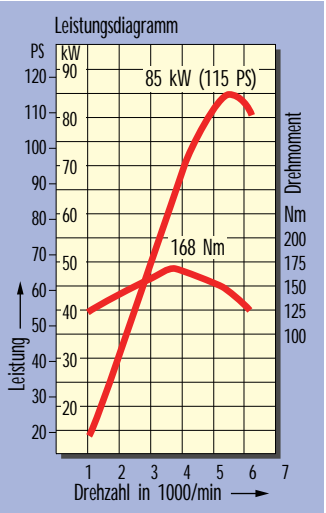
Super bleifrei
minimal 6,4 L/100 km
maximal 12,4 L/100 km
Normrunde 7,0 L/100 km
Testverbrauch 9,0 L/100 km
Reichweite 567 km

Bremsweg

aus 100 km/h kalt 39,6 m
(Verzögerung 9,7 m/s²)
aus 100 km/h warm 40,0 m
(Verzögerung 9,6 m/s²)
aus 80% Höchstgeschwindigkeit (160 km/h, Bremsweg 105,1 m)
Verzögerung 9,4 m/s²
Pedalkraft kalt 240 N
Pedalkraft warm 380 N

Innengeräusch dB(A)

Gang	III	IV	V
bei 50 km/h	64	61	62
bei 80 km/h	70	68	68
bei 100 km/h	72	71	71
bei 130 km/h		77	77
bei 160 km/h		82	81
Standgeräusch			50
Maximalgeräusch im III. Gang			79



AUSSTATTUNG, PREISE

DM

Grundpreis

43 700,-

Serienausstattung

Airbag für Fahrer und Beifahrer, Antiblockiersystem, Außenspiegel elektrisch einstellbar, Drehzahlmesser, Servolenkung, Wärmeschutzverglasung, Wegfahrsperre, Zentralverriegelung.

Zusatzausstattung (✓ = sinnvoll)

Außenspiegel beheizt	240,-
Diebstahlwarnanlage	750,-
✓ Fensterheber vo. el. bet.	600,-
Klimaanlage	2200,-
Lederausstattung	2250,-
Leichtmetallräder	900,-
Metallic-Lackierung	780,-
Nebelscheinwerfer	330,-
✓ Sitzheizung	550,-
Sperrdifferential	780,-
Sportlenkrad	280,-

UNTERHALTSKOSTEN

DM

Steuer 237,60

Haftpflicht 1702,-

Teilkasko (TK 35, R 6) ohne/mit 300 Mark SB 1161,-/713,-

Vollkasko (TK 21, R 6) mit 650 Mark SB 3121,-

Festkosten/Jahr 3101,-

Betriebskosten/100 km 28,15

Wertverlust (15 000 km/Jahr) 4650,- (Quelle: EurotaxSchwacke)

Gesamtkosten/km in Pfennig*
bei 15 000 km/Jahr 79,8/48,8
bei 30 000 km/Jahr 56,7/38,5

Monatliche Unterhaltskosten*
bei 15 000 km/Jahr 997,-/610,-
bei 30 000 km/Jahr 1417,-/961,-

Garantie: ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Rost

* mit/ohne Wertverlust

KAROSSERIE

★★★★☆

⊕ Gutes Raumangebot, ausreichend großer Kofferraum, praktische Ablagen, gute Karosseriesteifigkeit, qualitativ hochwertiges Verdeck, funktionelle Detailgestaltung

⊖ Kräftige Windgeräusche ab 140 km/h, kratzempfindliche Heckscheibe, magere Ausstattung

FAHRKOMFORT

★★★★☆

⊕ Für einen Sportwagen ausreichender Federungskomfort, bequeme Sitze mit großem Verstellbereich, übersichtliche Bedienelemente und Instrumente, geringe Bedienungskräfte

⊖ Leistungsstarke, aber schlecht regulierbare und geschwindigkeitsabhängige Heizung

ANTRIEB

★★★★☆

⊕ Vierzylindermotor mit guter Laufkultur und befriedigender Durchzugskraft, kräftiges Ansprechen auf Gaspedalbewegungen, hohes Drehvermögen, harmonisch abgestuftes Fünfganggetriebe

⊖ Nur durchschnittliche Fahrleistungen, Schaltung etwas hakelig

FAHREIGENSCHAFTEN

★★★★☆

⊕ Sicheres Kurvenverhalten mit leichter Untersteuerneigung an der Haftgrenze, stabiler Geradeauslauf, exakte Lenkung, Bremsen mit hoher Verzögerung und guter Standfestigkeit, gute Traktion

⊖ Handlichkeit nicht ganz den Erwartungen entsprechend

SICHERHEIT/UMWELT

★★★★☆

⊕ Gute Sicherheitsausstattung mit zwei Airbags und Gürtelstraffern, Seitenaufprallschutz mit Türversteifungen und erhöhten Seitenschwellern, Frontscheibenrahmen mit integriertem Stahlrohr, niedriger Benzinverbrauch

⊖ Abblendet mit geringer Reichweite

WIRTSCHAFTLICHKEIT

★★★★☆

⊕ Attraktiver Anschaffungspreis, voraussichtlich gute Wiederverkaufschancen, dichtes Werkstattnetz, Inspektionsintervalle individuell nach Anzeige, sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung ohne Nachbehandlung

⊖ Ungünstige Teilkasko-Einstufung