

Windjammer

Die Erwartungen an den Roadster **BMW Z3 2.8** sind mindestens so hoch wie der Preis. Doch der 100 000-km-Dauertest offenbart auch Schwachpunkte wie nachlässige Verarbeitung und lautes Windgeräusch.

Wer Wind sät, erntet Sturm – eine biblische Weisheit, zutreffend auch für große und kleine Fahrten im BMW Z3. Ob mit ganz geschlossener Stoffkapuze über dem Kopf oder oben völlig ohne – im Sportzweisitzer von BMW ist der Wind als lärmiger Genosse immer mit im Boot. Das ist nun mal Tradition bei der offensten Version der offenen Autos, das gehört sich so für Roadster, kann aber auch lästig sein.

Roadster-Leid hatte aber im Z3 viele Facetten: beispielsweise, wenn beim Aussteigen der Kopf gegen die Spannrohre des ungefütterten Stoffdachs rumpelte. Oder wenn beim Verlassen des Z3 im Regen – in unseren Breiten eine doch häufige Erscheinung – ein kräftiger Extraguss Wasser vom Zeltdach auf den Passagier herniederprasselte. Wenn Fingernägel knickten bei dem Versuch, die bockelharte Persenning über das heruntergeklappte Verdeck zu zurren und auf den Halteknöpfen einzurasten.

Die textile Kuppel, in geöffnetem Zustand stramm gefaltet im Bergeschlitz hinter den Sitzen, schuf wirklich nur in einem Punkt Anlass zu Vergnügen: Sie ließ sich, obwohl manuell abklappbar, auch von



Frauenpower gut versenken. Schneller übrigens als mit der serienmäßigen Elektrohydraulik, auf die man allerdings bei 1300 Mark Aufpreis auch verzichten kann.

Sonst fiel der faltbare Wetterschutz durch störende Ermüdungserscheinungen auf: Nach halber Dauertestdistanz musste das vorne und nahe der Heckscheibe angerissene, an den Lagerfalten ziemlich verschmutzte Verdeck erneuert werden. Die Plastik-Heckscheibe hatte sich überdies fast blind geschauert im Staufach – eine echte Fallgrube für Straßenstaub.

Zu Testende schwächtelt die Tuchhaube schon wieder und sollte ersetzt werden – eine teure Trockenhaube, falls die jeweils rund 3600 Mark für ein neues Verdeck nicht über BMW-Kulanz reguliert werden.

Mit Roadster-Charakteristik ziemlich antiquierter Art und allerlei Knarzgeräuschen wartete über die Distanz auch das Gestühl im Z3 auf: Die Vielfalt mechanischer Gestänge ließ sich deutlich spüren unter ihrer Oberhaut und malträtierte jedes Steißbein. Nicht zuletzt, weil aus den Sitzflächen im Laufe der Zeit haltlose Sitzfladen geworden waren.

Auf ihren in amerikanischem Stil versiegelten Oregonleder-Oberflächen, merkwürdig eingefärbt und jeglicher Atmungsfähigkeit beraubt, kam kein transpirationsfreies Mikroklima auf. Nicht anders als im Rücken der Insassen: Die Sitzlehnen sind zwar gut konturiert, foltern auf längeren Distanzen aber mehr, als dass sie stützen.

Auf einer Zweitages-Expressfahrt von Lissabon nach Stuttgart wurde das besonders schmerzlich spürbar. Wie manches andere auch, was bei gängiger Roadster-Routine, freizeitfreudiger Kurzstrecke nämlich, als weit weniger störend notiert wird.

Zur ehrlichen Freude an der auch bei iberischen Außentemperaturen von über 40 Grad hervorragend arbeitenden, zusammen mit dem optimalen Lüftungssystem bestens regel-

Blumen für den Dauertest-Z3 – nach Begegnungen mit einem urigen Provinz-Cabrio in Portugal, friedlichen Stieren in den Weiten Andalusiens, Rad- und Wassersportlern am Mittelmeer, säulenreichen Mauern in Italien und einem historischen Windjammer im Hafen von Lissabon

FOTOS: HARTMANN, PUGMEISTER, R&C, SCHMID, H.P. SEUFERT

EINREISSENDE NÄHTE führten dazu, dass nach halber Dauertest-Distanz ein neues Verdeck fällig war




Häufig DEFЕКTE GLÜH-LAMPEN lassen darauf schließen, dass sich im Elektrosystem des Z3 möglicherweise Spannungs-spitzen mit bösen Folgen aufbauen

Der angeblich selbstlernen-de **FENSTERHEBER-MOTOR** lernte es nicht richtig, die Scheibe in der Fahrertür ganz nach oben zu schieben. Erst ein Wechsel und die Justierung der Dreiecks-scheibe schufen Abhilfe



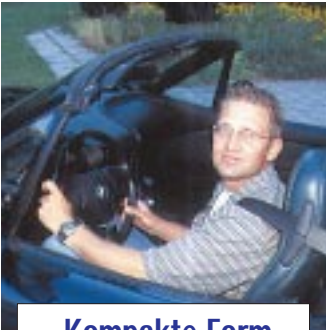
baren Klimaanlage (2200 Mark Aufpreis) – nicht nur im Süd-sommer ein Muss – gesellte sich der Verdross über den viel zu kleinen Tank. Bei zügiger Fahrt stand schon nach jeweils dreieinhalb Stunden (oder 350 bis 400 Kilometern) ein Tank-stopp an. Wobei der Ordnung halber festgehalten werden soll, dass der Verbrauch von Super-benzin je nach Fahrweise um bis zu siebeneinhalb Liter auf 100 Kilometer variieren kann – von 8,3 bis zu 15,8 L/100 km. Nicht unbedingt zu klein, wohl aber völlig überhitzt durch den darunter liegenden Auspuff zeigte sich der Koffer-raum: Mit Kosmetik reisende Passagiere konnten ihre Goo-dies ausschließlich im Fußraum

| | Störungen | Reparaturen |
|--------|--|--|
| km | | Kosten ¹⁾ |
| 9313 | Linke Auspuffzierblende lose | |
| 29 455 | Auspuffblenden ersetzen lassen | 126,44 |
| 35 727 | Verdeck reißt vorne links und an der Heckscheibe ein | |
| 40 886 | Kupplungspedal knarrt, Wischerblätter schmieren | |
| 46 282 | Welle vom Kupplungspedal gefettet, Verdeckschäden geklebt, neue Wischerblätter montiert | (177,48) 52,20 |
| 51 354 | Neues Verdeck montiert | (3593,80) |
| 54 237 | Abblendlicht links defekt | |
| 54 400 | Neue H7-Lampe eingebaut | 16,95 |
| 56 732 | Verschluss-Schraube des Auspuffkrümmers hat sich gelöst | |
| 56 955 | Auspuffkrümmerschraube ersetzt | (34,80) |
| 59 109 | Bremsbeläge vorne erneuert | 197,20 |
| 60 373 | Zündaussetzer bei Leerlaufdrehzahl, linkes Fenster schließt nicht korrekt, linkes Rücklicht defekt | |
| 61 738 | Neuer Fensterhebermotor und Gleitstück eingebaut, Zündkerzen und -spulenkabelbaum getauscht, Rücklichtlampe ersetzt | (606,63) 11,12 |
| 63 177 | Abblendlicht links defekt | |
| 63 509 | Abblendlichtlampe erneuert | 40,25 |
| 63 530 | Fahrertürfenster schließt immer noch nicht korrekt | |
| 64 423 | Fahrertür komplett zerlegt, ohne Befund | – ²⁾ |
| 71 604 | Beifahrertürfenster schließt schwer, Auspuffendtopf schlägt an Karosserie an, Airbagkontrolle leuchtet ständig, Rücklicht links defekt | |
| 73 048 | Airbagfehlereintrag im Fehlerspeicher gelöscht, Auspuffträger ersetzt, Glühlampe für Heckleuchte ersetzt, Fensterheber und Führung rechts geschmiert | – ²⁾ 94,34 12,90 – ²⁾ |
| 78 198 | Fensterheberführung der Fahrertür neu justiert | – ²⁾ |
| 93 609 | Kennzeichenlampe rechts und Beleuchtung des Heizungsgebläseschalters defekt, Scheibenwischerblätter verschlissen, Rücklicht rechts ohne Funktion | |
| 93 690 | Kennzeichenleuchte erneuert, Scheibenwischerblätter getauscht | 0,98 45,90 |
| 94 000 | Bremsbeläge hinten gewechselt, Beleuchtung von Heizungsgebläseschalter ersetzt, Rücklichtfassung getauscht | 147,67 34,59 21,90 |
| 99 300 | Abblendlicht links defekt | |
| 99 355 | Abblendlichtlampe erneuert | 19,95 |

 = außerplanmäßige Werkstattaufenthalte; ¹⁾ in Mark; alle Preise in Klammern sind Garantie- oder Kulanzarbeiten; ²⁾ ohne Berechnung oder Eigenleistung



unter dem Auslass der Luftschächte platzieren. Nicht knitterfeste Garderobe landete logischerweise in einem wasserdichten Koffer auf der Gepäckbrücke über der Heckhaube: Da ist sie proper untergebracht, und der Container verpasst dem BMW noch eine Extra-Portion Roadster-Flair. Fahrverhalten und Verbrauch des Z3 veränderten sich auch bei außenbords gestauter Bagage nicht negativ. Mit dem Fahrverhalten des Z3 ist es übrigens keineswegs zum Modernsten bestellt. Es entstand, vor allem gegen Ende der Distanz, der Eindruck, als würde das Fahrwerk mit all der



„Kompakte Form, direkte Lenkung und präzise Schaltung ergeben eine tolle Agilität“

Jochen Albig
über die Fahreigenschaften

Leistung, die vom 2,8-Liter-Sechszylinder kommt, nicht fertig, als führte das Chassis ein recht freisinniges Eigenleben unter der Karosse. Auf nicht ganz ebenen Straßen lief der Wagen widerwillig geradeaus, er sprang und hoppelte straßenübergreifend – mehr als selbst Roadstern verziehen wird. In schnell gefahrenen Autobahnkurven neigte das Stummelheck auf Bodenwellen zum Versetzen – kaum zur Freude der Piloten. Auf feuchter Strecke wischte die Heckpartie gerne unkon-

„Bella macchina“ – neidlose Anerkennung in südlichen Gefilden für den schönen Bayern aus Amerika

trolliert weg – ließ sich sogar bei Trockenheit dazu provozieren –, trotz der Traktionshilfe ASC und trotz der breiten 225er-Reifen auf 16-Zoll-Felgen.

Dieses Verhalten war sicherlich auch einer der Gründe für den kostspieligen Reifenverschleiß: Etwa alle 10 000 Kilometer mussten die Hinterreifen nach vorne montiert werden. Dabei machte es keinen Unterschied, ob nun Michelin HX MXM, Bridgestone Potenza S-02 oder Dunlop SP 9000 aufgezogen waren – der Gummischwund erfolgte bei allen Pnues in gleichem Maße.



„Im Verlauf des Dauertests machte der Aufbau einen zunehmend weichen Eindruck“

Bernd Stegemann
über die Karosserie

Feststellen ließ sich allerdings, dass ein etwas weniger sportlich ausgelegter, weniger steifer Reifen dem Fahrverhalten des Z3 besser bekam. Dem Portemonnaie des Eigners bekommt sicher keine der häufig fälligen Neubereifungen.

Spartanisch wie beim Fahrkomfort oder im Kofferraum-Volumen sollte es nicht zugehen in der Börse von Z3-Eignern: Inspektionen schlagen mit Preisen zwischen 650 und 850 Mark zu Buche, für die dazwischen liegenden Ölwechselintervalle sind auch jeweils 200 Mark zu entrichten. Wenn dann noch Lästigkeiten auftreten, die

Preise und Unterhaltskosten

Neupreis und Schätzpreis¹⁾

| | |
|---|----------|
| Testwagenpreis am 21. 1. 1998 ²⁾ | 65 215,- |
| Testwagenpreis am 20. 8. 1999 ²⁾ | 67 810,- |
| Schätzpreis nach 100 000 km ³⁾ | 36 800,- |

Festkosten pro Jahr

| | |
|--|--------|
| Kraftfahrzeugsteuer | 280,- |
| Haftpflicht-Versicherung ⁴⁾ | 1451,- |
| Teilkasko-Versicherung ⁵⁾ | 1265,- |
| Vollkasko-Versicherung ⁶⁾ | 3745,- |

Betriebskosten über 100 000 km

| | | |
|--|--------------|--------------|
| Kraftstoff | 10 822 Liter | 17 856,30 |
| Ölnachfüllmenge | 1,5 Liter | 40,95 |
| Ölwechselmenge | 39 Liter | 1064,70 |
| Wartung (ohne Öl) | | 2702,67 |
| Reparaturen | | 822,39 |
| Reifenkosten anteilig | | 3355,87 |
| Gesamtkosten | DM 25 847,88 | (25,8 Pf/km) |
| Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff, Öl und Reifen | DM 3530,06 | (3,5 Pf/km) |

¹⁾ alle Preise in Mark;
²⁾ einschl. Fernbedienung für Zentralverriegelung, beheizte Außenspiegel, Sitzheizung, Klimaanlage, Tempomat, Radio Business RDS;
³⁾ Händlerverkaufswert;
⁴⁾ Typklasse 16, Regionalklasse R6 (100-Prozent-Prämie); ⁵⁾ Typklasse 36, Regionalklasse R6 (ohne Selbstbeteiligung);
⁶⁾ Typklasse 24, Regionalklasse R6 (mit 300 Mark Selbstbeteiligung)

zu ungeplanten, ja wiederholten Werkstattaufenthalten führen oder zu Montageübungen des Besitzers ausarten, dann wird die Freude am Objekt der Begierde getrübt.

Hier nur die Beschreibung von zwei Störfällen, die zu nicht weniger als vier außerplanmäßigen Besuchen in der BMW-Dependence führten. Fall eins: der Fensterhebermotor.

Trotz ihres angeblich selbstlernenden Motors lernte es diese E-Maschine viel zu lange nicht, die linke Seitenscheibe bis zum Verdeckabschluss hochzustemmen. Dreimalige Werkstattbesuche und der Wechsel des Fensterhebermotors samt Gleitstück brachten erst dann ein Ergebnis, als nach Demontage der gesamten Fahrertür noch zusätzlich das kleine Dreieckfenster ausgebaut und neu justiert wurde. Die wahre Ursache für das Zaudern des Hebermotors kam nie ans Licht.

Fall zwei: die Glühlampen. Zu häufig und natürlich stets bei Dunkelheit musste – wie schon beim Dauertest-523i – das Erlöschen von Glühlampen aller Art konstatiert werden, ohne dass sich konkrete Anhaltspunkte für den Exitus ergaben.

Nachdem auch die Werkstatt nichts herausmessen konnte, bleibt nur der Schluss, dass sich im Stromnetz des Z3 offenbar Spannungspitzen aufbauten, die tödlich waren für Rücklichter, Abblendlampen, Heizungsgebläseleuchten und andere Glühlampen.

Dass nicht identifizierte Elektroviren auf Grund von Verarbeitungsmängeln auftreten, liegt in Anbetracht anderer, allerdings eher mechanischer Unpässlichkeiten nahe. Da lösten sich unmotiviert die Auspuffzierblende und die Verschluss-Schraube des Aus-

Stationen der Modellpflege am BMW Z3

| | |
|-----------------|---|
| März 96 | Markteinführung Z3 Roadster als 1,8-Liter (115 PS) und als 1,9-Liter (140 PS) |
| Sept. 96 | Zusätzliches Sonderausstattungsangebot |
| April 97 | Markteinführung Z3 als 2,8-Liter (192 PS) und als M Roadster (3,2-Liter, 321 PS). Erweitertes Sonderausstattungsangebot: Überrollbügel, Sportsitze, HiFi-Sound-System und elektrohydraulische Verdeckbetätigung (Serie bei Sechszylinder) |
| Okt. 97 | ASC+T serienmäßig für alle Modelle, elektrische Fensterheber für Vierzylinder Serie |
| April 98 | Chrome-Line-Interieur und M-Lenkrad Serie, Sidebags als Sonderausstattung lieferbar |
| Sept. 98 | Motorenprogramm aus neuem Dreier (E 46) übernommen, Sidebags jetzt Serie |
| Okt. 98 | Hardtop als Sonderausstattung lieferbar |
| Jan. 99 | 1,8-Liter-Motor erfüllt D4-Abgasnorm |
| April 99 | Facelift: stärker konturierte hintere Radhäuser, neu gestaltete Kofferraumklappe, zweistufig zündender Airbag, Innenhimmel mit Isolierschutz, neuer 2,0-Liter-Sechszylinder-Reihenmotor (150 PS) |

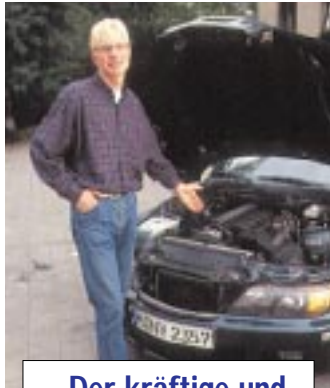


Die Gepäckbrücke am Heck erwies sich als praktisch und stabil

puffkrümmers. Da gab es Zünd-
aussetzer.

Die Chromstopfen der Ge-
päckbrückenbefestigung zeig-
ten mehr als Flugrost. Der
Auspuff rummelte bei einigen
Fahrzuständen gegen das Bo-
denblech und beruhigte sich
erst nach der Montage aller Auf-
hängungsgummis der jüngsten
Auspuffgeneration.

Ein Premium-Hersteller wie
BMW dürfte sich derlei Ausrei-
ßer, wie auch den lausigen Filz-
teppich im Kofferraum, nicht
einmal mit der Entschuldigung
leisten, dass der Z3 ja der erste
Bayer aus den USA sei, zudem
aus Amerikas tiefem Süden.



„Der kräftige und
kultivierte Reihen-
sechszylinder
ist das beste Stück
am Z3 2.8“

Christian Bangemann
über den Motor

Roadster-Plaisir: Niemand
konnte es melodischer hinaus-
posaunen als der Doppelrohr-
auspuff, wenn der wunder-
schöne Sechszylinder abging.
Erst der 2,8-Liter-Motor macht
jenes Freizeit-Auto, das 1996
mit Vierzylinder-Treibratz als
Softie nach Europa kam, zu ei-
ner lustvollen Fahrmaschine.


100 000 Kilometer lang riss
allein der Motor den Wagen
raus. Mit minimalem Ölver-
brauch wuchs er an seinen Auf-
gaben: Seine Elastizität nahm
messbar zu, und am Ende sei-
nes langen Weges machte die
Maschine den Probanden um
zwei km/h schneller als zu Test-

beginn. Der Motor und das
Getriebe sind es, die vieles ver-
gessen lassen, auch die traurige
Innengestaltung des Cockpits:
Das hat eher das Flair eines
Compact-Dreiers als die Aus-
strahlung eines Sportwagens.
Obwohl zwischen der schlecht
ablesbaren Uhr und den kaum
tastbaren Schaltern für Zusatz-
lampen bisweilen ein bisschen
Chrom aufblitzt.

Bisher haben fast 175 000
Käufer einen offenen BMW Z3
erworben. Es ist zu wünschen,
dass es nicht ausgerechnet sie
sind, die im Cockpit jammern,
sondern nur der Wind.

Yörn Pugmeister

Häufige Werkstattbesuche wegen vieler kleiner Mängel

| Modell |  Mängel- index ¹⁾ | Außerplan- mäßige Werkstatt- besuche/ Ausfälle | cm ³ /PS | Test- verbrauch l/100 km | Kilometer- kosten in Pf ²⁾ | Testwagen- Neupreis DM | Wert- verlust in Prozent | Veröffent- lichung in Heft |
|------------------------|--|--|---------------------|--------------------------------|---|------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| 1. Mercedes SLK 230 K. | 3,5 | 1/0 | 2295/193 | 10,4 | 24,3/3,6 | 71 346,- | 29,91 | 8/99 |
| 2. BMW Z3 2.8 | 9 | 6/0 | 2793/192 | 10,8 | 25,8/3,5 | 65 215,- | 43,57 | 20/99 |
| 3. Mazda MX-5 | 11 | 2/0 | 1589/115 | 9,7 | 17,3/2,9 | 38 000,- | 38,42 | 20/92 |
| 4. VW Golf Cabriolet | 29 | 0/0 | 1799/115 | 9,1 | 18,6/2,7 | 45 970,- | 51,27 | 24/97 |

¹⁾ Der Mängelindex bewertet die Anzahl der Schäden im Bereich Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk mit 1,5 Punkten. Elektrik, Auspuffanlage und Karosserie bekamen einen Punkt. Zehn Punkte wurde bei einem Totalausfall mit Liegenbleiben vergeben;

²⁾ mit/ohne Kraftstoff-, Öl- und Reifenkosten

Über den Mängelindex lässt sich
eine Rangliste erstellen, die eine
Aussage über die Defektanfällig-
keit der getesteten Autos zulässt
und damit zum Gradmesser für
die Zuverlässigkeit wird. Der BMW
Z3 bringt es auf insgesamt neun
Mängelpunkte, weil bei ihm im













Laufe des Dauertests folgende
Reparaturen durchgeführt werden
mussten: Auspuffblenden erset-
zen, Welle vom Kupplungspedal
fetten, neues Verdeck montieren,
Auspuffkrümmerschraube erset-
zen, neuen Fensterhebermotor
und Gleitstück einbauen, Zünd-

kerzen und Zündspulenkabelbaum
tauschen, Rücklichtlampe erset-
zen. Ebenfalls mit je einem Punkt
schlugen das schwer schließende
Türfenster rechts sowie der lose
Auspuffendtopf zu Buche. Insge-
samt wurden sechs außerplan-
mäßige Werkstattbesuche fällig.



Mit geschlossenem Dach wirkt der Z3 so seriös wie das Denkmal hinter ihm

Stärken und Schwächen des BMW Z3

| | | |
|---|---|---|
|  seidenweicher Sechszylinder |  Fahrwerk mit deut-lichen Mängeln |  hoher Reifenver-schleiß hinten |
|  schaltfreundliches Getriebe |  schlechte Verdeckqualität |  teure Inspektionen |
|  leichtgängiges Textilverdeck |  bescheidene Zu-ladung von 175 kg |  viel zu kleiner Tank |
|  sehr laute Wind-geräusche |  unhandliche Persenning | |
|  nicht BMW-adäquate Verarbei-tung | | |



Technische Daten und Messwerte

| | |
|-----------------------------------|--------------------|
| Erstzulassung | 21. 1. 1998 |
| Fahrgestellnummer | WBACJ310XOLD46419 |
| km-Stand bei Übernahme | 1939 |
| km-Stand bei Abschluss | 103 420 |
| gefahrte km | 101 481 |
| Hubraum cm ³ | 2793 |
| Leistung kW (PS) bei 1/min | 141 (192) bei 5300 |
| Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg | 1335/1510 |

Fahrleistungen

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Beschleunigung in Sekunden | Dauertest Anfang/Ende |
| 0 – 80 km/h | 4,8/4,7 |
| 0 – 100 km/h | 7,0/6,9 |
| 0 – 120 km/h | 9,6/9,3 |
| 0 – 140 km/h | 13,0/12,9 |
| 0 – 180 km/h | 23,5/23,6 |

Elastizität

| | |
|-------------------------------|----------|
| 60 – 100 km/h im IV. Gang | 7,4/7,1 |
| 80 – 120 km/h im V. Gang | 10,0/9,8 |
| Höchstgeschwindigkeit in km/h | 220/222 |

Verbrauch

| | |
|------------|-----------------|
| (ECE-Norm) | in Liter/100 km |
| Stadt | 12,9 |
| über Land | 7,4 |
| gesamt | 9,4 |

Verbrauchswerte im Test

| | |
|-----------------|-------------|
| minimal | 8,3 |
| maximal | 15,8 |
| Testverbrauch | 10,8 |
| Kraftstoffsorte | Superbenzin |

Wartung und Reifen

| km | | Kosten |
|--------|---|-------------------|
| 10 221 | Ein Satz Sommerreifen (Michelin HX MXM 225/50 ZR 16 W) Montage und Wuchten | 1526,56 |
| 14 831 | Motorölservice | 179,57 |
| 29 455 | Inspektion I mit Ölwechsel, Zündkerzen- und Luftfilterwechsel und Material | 654,60 |
| 46 282 | Motorölservice Erstausrüstung Winterreifen montiert (Dunlop Winter M2, 205/60 R 15 H) | 196,98 124,00 |
| 59 109 | Inspektion II mit Ölwechsel, Zündkerzen- und Luftfilterwechsel und Material Neue Winterreifen montiert (Continental Wintercontact TS 790, 205/60 R 15 H) Montage und Wuchten | 831,91 1104,32 |
| 69 945 | Neue Sommerreifen montiert (Bridge-stone Potenza S-02, 225/50 ZR 16 W) Montage und Wuchten | 124,00 1415,20 |
| 77 540 | Motorölservice | 197,05 |
| 93 690 | Neue Sommerreifen montiert (Dunlop SP 9000, 225/50 ZR 16 W) Montage und Wuchten | 1518,44 124,00 |
| 94 000 | Inspektion I mit Ölwechsel, Zündkerzen- und Luftfilterwechsel und Material | 642,56 |

Lesererfahrungen mit dem BMW Z3

„Motor ein Genuss, Verarbeitung spartanisch“

Trotz aller Freude am Fahren: Die
Verarbeitungsqualität reicht an die
vom Fünfer gewohnte nicht an-
nähernd heran. Äußerst ärgerlich
ist die steife Persenning, die sich
nur mit entsprechender Geduld
montieren lässt und den ohnehin
nicht gerade geräumigen Koffer-
raum beinahe halbiert.

Frank Schröder,
45549 Sprockhövel

Leider können die Vorzüge nicht
darüber hinwegtäuschen, dass am
Verarbeitungsfinish sehr gespart
wurde und auch das Leder der Sit-
ze eher nach Plastik aussieht.

Peer Lange,
83435 Bad Reichenhall

Das erste Dach zeigte bei Gebrauch
Scheuerstellen und wurde erneuert.
Das zweite wirkt besser, doch nach
600 Kilometern zeigen sich erneut
mehrere Scheuerstellen.

Kurt Lamprecht,
24321 Giekau

Rad oder Frau am Straßenrand ste-
hen lassen?

Helmut Coenen,
32832 Augustdorf

Der Kauf dieses Autos hat dazu
geführt, dass ich als jahrelang be-
geisterter Motorradfahrer im letzten
Jahr deutlich weniger Kilometer auf
der Maschine zurückgelegt habe,
da der Spaßfaktor und Freizeitwert
im Z3 ähnlich hoch liegen.

H. Meinerling,
49393 Lohne

Die Verarbeitung macht bisher ei-
nen guten Eindruck, der Standard
ist jedoch insgesamt spartanisch.
Jeder Golf für 30 000 Mark bietet
einen höherwertigen Innenraum
(Handschuhfach unbeleuchtet,
sämtliche Ablagen ohne Ausklei-
dung, billiges Plastik, Kofferraum
mit billigem Filz usw.).

Christian Rüde,
82008 Unterhaching

Den Aufpreis für die
elektrische Verdeck-
betätigung kann
man sich getrost
sparen, da nach un-
serem subjektiven
Vergleichstest die
händische Betäti-
gung genauso ein-
fach und etwa fünf
Mal schneller funk-
tioniert.

Peter Fallnicht,
A-3434 Tulbing

Dieses schnuckelige
Fahrzeug überzeugt
vor allem durch sein
prima Fahrwerk und
sein phänomenales
Schaltgetriebe mit
knackig kurzen
Schaltwegen. Im of-
fenen Zustand stellt
das Auto Fahrspaß
pur dar. Der Nutz-
und Transportwert
des Z3 liegt aber
geradezu bei null.

Robert R. V. Hefty,
70694 Forst

auto motor sport Umfrage

Für künftige Dauertestberichte
ist auto motor und sport an
Lesererfahrungen zu folgenden
Autos interessiert:

- Alfa Romeo 156 1.8 TS
- Alfa Romeo 166 2.4 JTD
- Audi A6 2.5 TDI V6
- BMW 320 d
- Daewoo Matiz SE
- Ford Focus 2.0i Turnier
- Ford Ka
- Honda Accord 1.8i
- Jaguar XK8 Cabrio
- Mazda 626 Kombi
- Mercedes A 170 CDI
- Mercedes V 220 CDI
- Opel Astra Caravan 1.6 16 V
- Peugeot 206 1.4
- Porsche Boxster S
- Saab 9-5 Kombi 2.3
- Seat Arosa SDI
- Skoda Octavia TDI
- Subaru Forester 2.0
- Subaru Legacy Kombi 2.5
- Toyota Avensis Wagon 1.8
- VW Golf 2.0
- VW Passat Variant 1.8T

Schicken Sie Ihren Bericht
per Post, Fax oder E-Mail an
auto motor und sport,
70162 Stuttgart,
zu Händen von Herrn Faidt,
Stichwort: Dauertest-Umfrage.
Fax 0711/182-1918; E-Mail:
tfischer@motor-presse-stuttgart.de