

Ade Coupé

Das Sprichwort empfiehlt zu gehen, wenn es am schönsten ist. Aber das macht den Abschied nicht leichter, denn am schönsten war jeder Tag mit dem BMW Z3 Coupé 3.0i



Manche Abschiede sind regelrecht eine Befreiung, eine Erlösung, ein Fest. Endlich weg! Aber manche – die Formulierung klingt pathetisch, doch hatte Frau Ebstein schon Recht, als sie das vor etwa 20 Jahren aus dem Radio schlagerte – manche sind auch ein bisschen wie sterben. Abschiede wie dieser hier.

Über die ersten Verlustgefühle helfen gemeinsame Rituale hinweg. Wir brauchen dazu einen dunklen Anzug, einen dicken schwarzen Filzstift, einen Kalender und ein Taschentuch (Stoff, bitte). In den gedeckten Nadelstreifen gekleidet, schlagen wir im Kalender das Blatt für den Monat Juni auf. Dort tragen wir mit dem Filzstift am 28. ein großes schwarzes Kreuz ein und drücken anschließend eine Krokodilsträne in das Taschentuch.

Am 28. Juni nämlich lief in Spartanburg, South Carolina, der Letzte von insgesamt 297 087 BMW Z3 vom Band.

Bezeichnend, dass es ein Roadster war, den sie jetzt im Werksmuseum in Amerika ausstellen. Obwohl der doch nächstes Jahr als Z4 wieder kommt. Das Coupé hingegen hat BMW aus der Modellpalette gestrichen; den Z4 wird es nur offen geben. Noch ein paar Krokodilstränen ins Taschentuch.

Der Abschied fällt schwer, doch ist er auch lehrreich. Denn deutlicher als alle übrigen BMW-Modelle zusammen zeigt das Z-Coupé eines: BMW baut zwar Autos mit Herz, das Verkaufsprogramm aber stellen, wie überall, kühle Kalkulierer mit dem Taschenrechner zusammen. Sie verbuchten während der vierjährigen Produktionszeit des Coupés gerade mal

18 000 Einheiten. 18 000 von 300 000 – tipp, tipp, tipp – sechs Prozent. Nur jeder 17. wollte den Z3 mit Blech statt mit Stoff obenüber. Zu wenige.

Dass der fest bedachte Zweisitzer dieser nüchternen Rentabilitätsrechnung zum Opfer fallen musste, spricht indes nicht gegen ihn selbst. Es spricht gegen die Menschheit, die ihn nicht kaufen wollte. Und warum nicht? Vermutlich, weil sie ihm aus Voreingenommenheit und Oberflächlichkeit keine Chance gegeben hat.

Alles also eine schnöde Frage des Geschmacks? Oder eine Frage des schönsten Geschmacks gar? Gut möglich. Denn viele fanden das Coupé einfach widerlich wulstig und wollten sich allein deshalb gar nicht weiter mit ihm abgeben. Mit seinem schrulligen Äußeren schoss es

TECHNISCHE DATEN

► **BMW Z3 Coupé 3.0i**
SPAX* 6,0

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 84,0 x 89,6, Hubraum 2979 cm³, Verdichtung 10,2:1, Leistung ... **231 PS (170 kW) bei 5900/min**, Drehmoment ... **300 Nm bei 3500/min**, Literleistung ... **77,6 PS pro Liter Hubraum**

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, automatisches Fünfganggetriebe, DSC, Sperrdifferenzial 25% Übersetzungen: I. 4,21, II. 2,49, III. 1,66, IV. 1,24, V. 1,0; Achsübersetzung: 3,07

Fahrwerk

orn: Einzelradaufhängung mit Federbein, Querlenker, Stabilisator; hinten: Schräglenker-Hinterachse mit Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator

Bremsen ... Scheiben, vorn innenbelüftet Durchmesser 300/272 mm, ABS

Räder ... vorn 225/45 R 17, hinten 245/40 R 17 auf 7,5- und 8,5-Zoll-Leichtmetall-Felgen Michelin Pilot Sport

Karosserie

Zweisitziges Coupé L x B x H ... 4025 x 1740 x 1306 mm Radstand ... 2446 mm Spur v/h ... 1413/1494 mm Tankinhalt ... 51 Liter

Preise

Grundpreis ... **33 643 Euro**
Testwagenpreis ... 41 579 Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ... 154 Euro
 Haftpflichtvers., Tk = 15** ... 869 Euro
 Teilkaskovers., Tk = 36** ... 836 Euro
 Vollkaskovers., Tk = 26** ... 2655 Euro

**Durchschnittlicher jährlicher Beitrag für ein in SF-Klasse 100 Prozent zugelassenes Fahrzeug, Tk = Typklasse

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt ... 1350 kg
 Gewichtsverteilung vorn/hinten ... 48,8 / 51,2 %
Leistungsgewicht ... **5,8 kg/PS**

Fahrleistungen

Beschleunigung**
 0 - 40 km/h ... 1,8 s (1,9 s)
 0 - 60 km/h ... 3,1 s (3,2 s)
 0 - 80 km/h ... 4,4 s (4,7 s)
0 - 100 km/h ... **6,3 s (6,6 s)**
 0 - 120 km/h ... 8,4 s (8,9 s)
 0 - 140 km/h ... 10,9 s (11,4 s)
 0 - 160 km/h ... 14,4 s (16,0 s)
 0 - 180 km/h ... 18,8 s (20,9 s)
0 - 200 km/h ... **25,9 s (27,1 s)**

Elastizität**

im 4./5. Gang aus 80 km/h
 bis 100 km/h ... 3,2 s/4,5 s (3,7 s/4,7 s)
 bis 120 km/h ... 6,5 s/8,2 s (6,9 s/9,5 s)
 bis 140 km/h ... 9,6 s/12,5 s (10,7 s/14,2 s)
 bis 160 km/h ... 13,6 s/17,1 s (15,4 s/20,5 s)
 bis 180 km/h ... 18,2 s/23,0 s (20,9 s/26,6 s)

Höchstgeschwindigkeit ... **250 km/h**

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim ... **1.18,4 min**
Slalom (18 m) ... **63,7 km/h**

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ... 36,1 m
 Verzögerung ... 10,7 m/s²
aus 100 km/h (warm) ... **37,8 m**
 Verzögerung ... 10,2 m/s²
 aus 200 km/h (warm) ... 144,2 m
 Verzögerung ... 10,7 m/s²

Testverbrauch

Super Plus
 Minimalverbrauch ... 8,6 L/100 km
 Maximalverbrauch ... 17,1 L/100 km
 Durchschnittsverbrauch ... 11,8 L/100 km

*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:
 [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX

**Die Werte in Klammern beziehen sich auf die Messergebnisse am Ende des Dauertests

MEINE MEINUNG

Kein Mut zur Lücke mehr?

Bedauerlich, aber wahr: Das BMW Z Coupé stirbt aus. Nach derzeitigem Kenntnisstand soll es auf Basis des Z4 nicht mehr gebaut werden.



■ **Chefredakteur Horst von Saurma**

Was sich mit dieser Modellpolitik bei BMW abzeichnet, ist ein Dilemma. Der Mut zur Lücke wird von den Herstellern verbal immer wieder strapaziert. Wenn es aber darum geht, ihn über einen längeren Zeitraum auch zu beweisen, verlässt er sie. Dabei hätte das Coupé wahrhaftig mehr Beharrlichkeit verdient. So selbstbewusst, wie die neue Designphi-



■ **Nur offen erhältlich: Eine Coupé-Version des Z4 ist nicht geplant**

losophie von BMW nach außen vertreten wird, so selbstbewusst hätte man von Beginn an auch zu diesem außergewöhnlichen Coupé stehen sollen. Dann hätte sich der Kultcharakter dieses Typs bei den Individualisten sicher früher herumgesprochen.

So kann ich nur an alle Coupé-Besitzer appellieren: Haltet Euren Z in Ehren. Und an BMW die Botschaft: Massenhersteller gewinnen auch und gerade durch eigenständige Charaktere erst Profil.

am ästhetischen Empfinden der Masse vorbei. Doch ist deren Geschmack ja schon aller Wahrscheinlichkeit nach nicht exquisit und der Logik nach nicht exklusiv.

Bestseller müssen Mainstream sein. Die Helden der Masse sind immer auch die Helden des kleinsten gemeinsamen Nenners. So gesehen gereicht das Nicht-gefallen dem Z3-Coupé nicht zum Mal des Tadels, sondern zum Prädikat des Adels.

Es ist aber ebenfalls möglich, dass das Coupé irgendwo zwischen Vernunft und Nutzwert in eine Sackgasse fuhr. Zumindest als Erstwagen wird es von Kombis und Minivans ausgebremst, weil auch für die meisten Kinderlosen die Fähigkeit,

große Emotionen zu befördern, weit weniger zählt als die Fähigkeit zum Transport großer Gegenstände.

Die Optik der Eier legenden Wollmilchsäue spielt in Anbetracht von Variabilität und Ladevolumen deshalb weniger eine Rolle – „mit umgelegter Rückbank haben wir da sogar unsere Möbel-Mutschler-Couch reingekriegt.“ Der Zweisitzer hat nicht mal eine Rückbank.

Die hat auch der Roadster nicht. Er durfte trotzdem auf der Straße des Erfolgs rollen. Das hat neben der Möglichkeit, sich in seinem Cockpit während der Fahrt eitel den Nasenrücken zu bräunen, eine Menge mit Image zu tun. Und damit,

das die meisten Zeitgenossen versuchen, ihres in einem eigentümlichen Spannungsverhältnis von Geltungsbedürfnis und Herdentrieb zusammenzuzimmern: Individualität, ja gerne, aber bitte nicht gar so anders als die anderen.



■ **Gegen Aufpreis rollte das Coupé auf 17-Zoll-Rädern im Kreuzspeichendesign**



■ **Die Mittelkonsole zeigt sich gut aufgeräumt, kein Überfluss**



■ **Das Lederlenkrad lässt sich leider nicht justieren. Die Instrumente sind klar skaliert und sehr gut ablesbar**

Weil ein Auto ebenso viel Glaubensbekenntnis wie Fortbewegungsmittel ist, stempelt der Nonkonformismus des Coupés seinen Fahrer nur allzu schnell zum Sonderling. Die vermeintlichen Sonderlinge indes werden sich untereinander als Kenner erkennen und auf das Urteil

der anderen nichts geben. Müssen sie auch nicht. Denn im Wissen um die Qualitäten dieses Autos lässt sich schrägen Blicken mit einem gelassenen Lächeln begegnen.

Schon im sport auto-Supertest (4/2001) hinterließ das

Drei-Liter-Coupé nämlich einen hervorragenden Eindruck: extremer Fahrspaß, sehr handlich, standfeste Bremsen, gelungene Fahrwerksabstimmung und narrensicher im Grenzbereich.

nichts anderes getan, als diesen Eindruck zu bestätigen. Das zeichnete sich schon zu Anfang des Dauertests ab.

Wer es beispielsweise wagte, den Innenraum des Coupés als „zu eng!!!“ zu kritisieren, wurde mit einem ebenso knap-



■ **Gemeinhin wird ja das Ende eines Autos als Heck bezeichnet, doch drängen sich angesichts der organischen Rundungen des Z3 Coupé ganz andere Begriffe auf**

BMW Z3 Coupé im sport auto-Supertest

Nicht nur auf Dauer super

Der Z3 war das erste Auto, das im Rahmen des sport auto-Dauertests auch einen Supertest (Ausgabe 4/2001) zu absolvieren hatte. Auf der gezeiteten Nordschleifenrunde zeigte das Coupé in 8.34 min. die gleichen Qualitäten wie auf den übrigen Kilometern – allerdings in verdichteter Form: Die Fahrwerksabstimmung trifft zwischen hart und weich genau den richtigen Kompromiss, die Traktion ist hervorragend, die Gewichtsbalance ausgewogen.

Weil zudem auch die Bremsen mit Standfestigkeit glänzen, die Lenkung mit hoher Zielgenauigkeit überzeugt und das Fahrverhalten selbst im Grenzbereich völlig unkritisch bleibt, bestach das Coupé auch auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim mit tadelloser Performance: 1.18,4 min.

■ **Narrensicher durch den Slalom: kein Aufschaukeln, kein Ausbrechen**





■ Die Frontansicht des Z3 vereint Eigenständiges wie die Wölbung der langen Haube mit BMW-typischen Stilelementen

pen "mach Yoga!" zurechtgestutzt. Tatsächlich fehlt zur perfekten Ergonomie nur ein verstellbares Lenkrad.

Mit ein wenig elektrischem Hoch, Runter und Vor, Zurück konnte jeder, dessen Körperform mit zwei zugeführten Augen noch als normal durchgeht, die ledernen Möbel in eine langstreckentaugliche Position manövrieren. Und Storchbeine oder ein Elefantenrumpf erschweren die Suche nach der rechten Sitzposition selbst in den Wohnzimmern der Oberklasse-Limousinen. Anatomische Ausreißer der Fahrer dürfen dem Coupé also nicht angekreidet werden. Eine teil-

weise nur durchschnittliche Verarbeitungsqualität und Materialgüte hingegen schon.

So löste sich recht bald der dünne schwarze Kunststoffüberzug in kleinen Teilchen von der Mittelkonsole. An der Seite des Fahrersitzes zeigten sich die Grenzen der Strapazierfähigkeit blau gefärbter Tierhaut, und das Polster selbst brachte den ihm anvertrauten Hinterteilen mit der Zeit immer weniger Spannkraft entgegen. Unbequem wurde der Platz am Volant des Z3-Coupé deshalb

nicht – unbequem wurden einzelne Begleiterinnen ob des mäßigen Laderaums.

Ansichtssache. Als Ergebnis der Auseinandersetzung no-

tierte der betroffene Kollege: „Der Kofferraum ist pädagogisch wertvoll. Endlich konnte meine Freundin nicht mehr wahllos 20 Paar Schuhe

mitnehmen, sondern musste lernen, selektiv zu packen.“

Trotz seiner erzieherischen Verdienste wird das Gepäckabteil nicht als Highlight des Coupés in Erinnerung bleiben. Diese Auszeichnung gebührt dem Motor. Dessen Drehfreude, Laufruhe, Elastizität, souveräne Leistungsabgabe und betörender Klang fanden Eingang in Kommentare wie: ein Bulle, eine Granate, 1 A, geil. Diesen verbalen Begeisterungsklumpen mangelt es zwar an sprachlicher Gewandtheit, aber: Sie treffen zu.

Der Reihensechszylinder und das Z-Coupé sind wie Kleopatra und Marc Anton,

wie Tarzan und Jane, Willy und Biene Maja: ein Traum-paar. Dies umso mehr, als sich die Beziehung als spontan gelungen sowie als auf Dauer stabil erwies.

Allein ein Tausch der Kupplung bei Kilometerstand 66 100 (die Schaltung hakelte arg), ein nach 45 000 Kilometern zu wechselndes Radlager, der nach zwei Dritteln der Testdistanz verklemmte Bremssattel vorn rechts und ein kurz vor dem Zielstrich ausgefallenes Radio trüben eine sonst makellose Bilanz.

Denn den Wechsel der Lichtmaschine und die Reparaturen an der Klimaanlage hatte ein auf der Autobahn lauerndes Taschenmesser erzwungen, indem es sich, das Lüftungsgitter durchschlagend, gewaltsam Zugang zum Motorraum verschaffte. Um dort zu wüten.

Auch der zweimalige Wechsel der vorderen Brems-scheiben- und -beläge ist dem Wüten anzulasten, jedoch dem der Fahrer. Die ließen sich nur zu gerne zu einer Verschleiß fördernden Fortbewegungsweise animieren, insbesondere bei diversen Drift- und Perfektionstrainings. Verschleiß fördernd (schlagartig) wirkte sich auch der leidenschaftliche Kontakt der beiden rechten Felgen mit einem Bordstein aus.

In der Reihe derartiger Erklärungen verdient ein weiterer Umstand Erwähnung. Die Beschleunigungs- und Elastizitätswerte bei Testende fallen gegenüber der Eingangsmessung zwar deutlich ab, doch ist trotzdem nicht anzunehmen, dass dem Motor die vielen Kilometer auf die Leistung geschlagen sind.

Es war am Messtag im August einfach nur fürchterlich heiß. Bleiern, lähmend. Die Nachmittagssonne verwandelte die Erde in einen Kugelgrill, die zäh über der langen Motorhaube wabern-de Luft trübte die Aussicht nach vorn. Wie auch die orangen Ziffern im Display des Tachos, 104 679. Unmissverständlich – Schluss, Ende, Aus.

Was blieb, waren die letzte Fahrt nach München und der Blick zurück. Was blieb, waren Erinnerungen und ein leises Wort beim Zufallen der Tür. Servus. Michael Orth

■ Der Drei-Liter-Reihensechszylinder mag nicht zu den Schönsten gehören – Geschmacksache. Aber er gehört zu den besten Motoren der Welt – Fakt



100 000-Kilometer-Bilanz BMW Z3 Coupé 3.0i

Kilometer	Arbeiten	Arbeitslohn	Teilekosten
2280	Übernahme in den Dauertest		
21 495	Motorölservice inklusive Filterwechsel	29 Euro	17 Euro
30 210	Neue Sommerreifen rundum: Bridgestone S-03 Pole Position (Erstausrüstung: Michelin Pilot Sport)	72 Euro	1040 Euro
33 298	Zusatzleuchte in Stoßstange gesprungen		nicht repariert
36 555	Halogen-Glühlampe für Abblendlicht rechts und links ersetzen	49 Euro	21 Euro
39 713	Wechsel der vorderen Brems-scheiben und -beläge	79 Euro	173 Euro
44 948	Service inklusive Karosseriekontrolle, Öl- und Filterwechsel, Scheibenklar Radlager vorn links ersetzen	108 Euro 76 Euro	121 Euro 126 Euro
	Elektronische Fahrwerksvermessung und Spureinstellung an der Vorderachse	162 Euro	– Euro
	Knopf für Spiegelverstellung ersetzen	– Euro	0,5 Euro
	Auspuffblende ersetzen	15 Euro	36 Euro
	Beleuchtung des Heizungsschalters ersetzen	– Euro	3 Euro
56 642	Felge vorn und hinten rechts ersetzen	110 Euro	906 Euro
	Bremsbeläge hinten wechseln	39 Euro	60 Euro
	Radhausabdeckung vorn rechts ersetzen	42 Euro	28 Euro
	Schweißarbeiten am Auspuff	16 Euro	– Euro
66 100	Tausch der Kupplung Motoröl- und Filterwechsel	262 Euro 60 Euro	278 Euro 100 Euro
66 972	Neue Winterreifen: Bridgestone LM22 Blizzak	72 Euro	1039 Euro
69 017	Tankanzeige prüfen, Tankgeber ersetzen	90 Euro	38 Euro
75 412	Vordere Brems-scheiben und -beläge ersetzen, einen Bremssattel vorn tauschen, Bremse entlüften	161 Euro	345 Euro
	0,5 Liter Motoröl nachfüllen	– Euro	7 Euro
75 666	Rücklichtlampe hinten rechts erneuert	– Euro	2 Euro
83 897	Halogen-Glühlampe für Abblendlicht rechts erneuert	24 Euro	10 Euro
87 280	Prüfung der Motorelektronik	– Euro	32 Euro
89 862	Neue Sommerreifen aufgezogen: Continental Sport Contact II	72 Euro	845 Euro
91 203	Service inklusive Öl- und Filterwechsel	134 Euro	120 Euro
	Sechs neue Zündkerzen	– Euro	73 Euro
	Lichtmaschine austauschen	65 Euro	325 Euro
	Ziergitter des Stoßfängers ersetzen	67 Euro	21 Euro
	Alle Wischerblätter erneuern	16 Euro	40 Euro
	Kondensator und Drucklüfter der Klimaanlage ersetzen	171 Euro	452 Euro
	Austauschradio montieren, Lautsprecher hinten prüfen	49 Euro	607 Euro
103 659	Blinkerglas vorn rechts ersetzt	19 Euro	11 Euro
Gesamt		3851 Euro	15 390 Euro

Gesamtbilanz

• Dauertestbeginn	2280 km
• Dauertestende	104 696 km
• Gefahrene Kilometer	102 412 km
• Spritverbrauch insgesamt	11 913 Liter Super Plus
• Verbrauch minimal	8,6 Liter/100 km
• Verbrauch maximal	17,1 Liter/100 km
• Durchschnittsverbrauch	11,8 Liter/100 km
• Ölverbrauch außerhalb der Inspektionen	7,9 Liter
• Grundpreis 2000	33 643 Euro
• Extras (unter anderem): Alarmanlage mit Fernbedienung 506 €, Dynamische Stabilitätskontrolle (DSC) 1501 €, Klimaanlage 1125 €, Metallic-Lackierung 435 €, Tempomat 302 €, Lederausstattung 1375 €, HiFi-System mit CD-Wechsler 185 €, M-Sportfahrwerk 506 €, Leichtmetallräder 17" 1380 €	
• Testwagenpreis 2000	41 579 Euro
• Schätzwert nach Dauertestende	20 700 Euro
• Wertverlust	20 879 Euro

Geringe Mängel im Detail

Schnell abgeledert

Das BMW Z3 Coupé 3.0i bietet viel sportliches Potenzial und jede Menge Fahrspaß zu einem vergleichsweise moderaten Preis. Dafür sind unter Umständen Mängel in der Materialqualität und der Detailverarbeitung in Kauf zu nehmen.

1 Der blaue Bezug an den Außenseiten der optionalen Ledersitze wetzte sich durch das Ein- und Aussteigen ab. Mittlerweile sieht er farblos

und spröde aus. 2 Der extrem dünne schwarze Kunststoffüberzug an der Mittelkonsole löste sich recht schnell in kleinen Stückchen ab.

