

EIN DEUTSCHER AUSTIN-HEALEY



Seit 40 Jahren schreibt Klaus Westrup über Autos in auto motor und sport. Für Motor Klassik blättert er in seinem alten Notizbuch und erinnert sich, diesmal an die erste Begegnung mit dem BMW Z3, im Frühling 1996.

■ In einem James Bond-Film mitgewirkt zu haben, hat noch keinem Automobil geschadet. „Goldeneye“ heißt der Streifen Mitte der neunziger Jahre, und einer der Stars neben 007 nennt sich kurz und bündig Z3.

BMW hat genau sieben Jahre, nachdem Mazda mit dem MX-5 eine neue Roadster-Welle ins Leben rief, mit einer

eigenen Kreation geantwortet. Die Linie ist klassisch, mit langer Haube, unter der schon ein Jahr nach Debüt der famose 2,8-Liter-Reihensechszylinder Platz findet, mit knapp bemessener Fahrerkabine und Stummelheck. Die seitlichen Kiemen sollen an das Styling-Denkmal 507 erinnern, vorne prangt die berühmte BMW-Niere. Betörend sieht er aus, der deut-

sche Austin-Healey aus dem amerikanischen Spartanburg, wo ihn die Münchner aus Kosten- und Kapazitätsgründen fertigen lassen.

Bald, lässt ein Kollege in seinem ersten Testbericht verlauten, werde man ihn an jeder Ecke sehen. Noch aber ist es nicht so weit. Der Z ist ihm wahrsten Wortsinne Aufsehen erregend, seine Rolle in „Goldeneye“ hat ihn bereits zum Star gemacht.

Was werden die Leute sagen, auch jene, die den Film gar nicht gesehen haben? Wir fahren auf den Kleinen Schlossplatz in Stuttgart, unweit der Redaktion, bereit für das Bad in der Menge.

DIE GROSSE SHOW

Schon nach wenigen Minuten hat sich die klassische Menschentraube gebildet. Das Verdeck ist offen, eine elegante Türkin mit Pelz und Pudel drängt zur Fahrertür. „Wie viel kosten?“ 45 000 Mark kostet der Z3 mit dem 1,8 Liter großen Basis-Vierzylinder und seinen 115 PS. Sie wendet sich ab, es ist wohl ein bisschen zu viel. Ein freundlicher Rentner und BMW 525 tds-Fahrer vertraut auf seine Gemahlin. „Wenn ich im Lotto gewinne“, verrät sie, „bekommt er ihn.“ Es wäre sein 15. BMW.

Eine Schwäbin mit Hütchen nimmt eine Sitzprobe, ihre Wangen glühen vor Glück. Sie hat schon einen bestellt, ist unsicher, ob sie auf das elektrisch betätigte Verdeck warten soll. Nein, braucht sie nicht. Ein mindestens 1,90 Meter großer Jurastudent freut sich nach der Sitzprobe, dass er hineinpasst. Er bekommt einen, zum Staatsexamen.

Auch im normalen Autofahrer-Leben wühlt der Z3 die Menschheit auf. Michael

Mehlin, der Testwagenverantwortliche, wird zuhause um Mitternacht aus dem Bett geholt. Ein offensichtlicher Notfall – Nachbarn haben die silbergraue Flunder auf der Straße entdeckt, laufen nach Einschalten der Außenbeleuchtung „wie junge Hunde ums Auto herum“. Bauarbeiter an der Straße halten inne, Mähtrupps senken die Motorsägen, um einem Ton zu lauschen, der erst mit den sechs Zylindern Qualität und Format erhält.

Preislich wird der Z3 weit überschätzt. Eine Weinstuben-Besitzerin in einer süddeutschen Kleinstadt taxiert den Z auf rund 100 000 Mark, die Getränkehändlerin auf 80 000. Auch der fachkundigere Opel-Händler um die Ecke tippt auf einen weit höheren Preis und freut sich an den Rundungen, die ihn an eine schöne Frau erinnern.

Aber der Z3 ist ja nicht nur attraktiv, sondern auch ein ernst zu nehmender Sportwagen, ganz besonders mit dem 2,8-Liter-Sechszylinder, der zusammen mit dem M Power-Triebwerk und seinen 321 PS bereits im April 1997 präsentiert wird.

Im Januar 1998 nimmt ein grün-metallic-farbener Z3 2.8 den über 100 000 Kilometer führenden Dauertest-Betrieb bei auto motor und sport auf, kommt ans Mittelmeer, nach Andalusien und Portugal und ins vergleichsweise nahe Frankreich.

Eine Dienstreise in die Mineralwasser-Stadt Vittel steht an, die Route führt durchs Elsass und seine Vogesen – das richtige Ambiente für den deutschen Healey. Der Wagen mit dem drehmomentstarken Motor hat leichtes Spiel mit den 1335 Kilogramm vollgetankt, verlässt die Spitzkehren leichtfüßig

und mit betörendem Klang und gibt sich im Durchschnitt mit zehn Liter Super zufrieden. Das Tankvolumen von 50 Litern könnte ruhig größer sein, merkt der Dauertest-Report an, und die Windgeräusche wünscht man sich geringer.

Hohes Autobahn-Tempo mit Annäherung an die möglichen 220 km/h führt zu einem akustischen Inferno. Auch die Verdeckqualität lässt zu wünschen übrig, bereits nach 35 000 Kilometern reißt der Stoffbezug vorn und an der Heckscheibe ein, bei Dauertest-Halbzeit wird eine neue Kapuze montiert, auf Garantie – normalerweise hätte das 3600 Mark gekostet. Ein Fensterhebermotor geht noch kaputt, die Beifahrertür schließt schlecht, und der Z lässt sich diverse Glühbirnen schmecken.

Mechanisch bleibt er kerngesund und beschleunigt auch am Ende des Dauertests in sieben Sekunden auf Tempo 100 und in der gleichen Zeit von 60 auf 100 km/h im vierten Gang. Das Fünfgang-Schaltgetriebe entpuppt sich mit seiner Exaktheit als Quell reiner Freude, die Inspektionen nach Serviceintervall-Anzeige und im Durchschnitt alle 30 000 Kilometer sind nicht billig. Die 60 000er kostet 830 Mark, die Ölwechsel liegen zwischen 180 und 200 Mark.

Er bleibt nie liegen – das sichert ihm im sogenannten Mängelindex den prachtvollen zweiten Platz hinter dem Mercedes SLK 230 und noch vor dem Mazda MX-5.

Die Mutmaßung kurz nach seinem Debüt, man wür-



de ihn bald an jeder Ecke sehen, hat sich bewahrheitet. Keiner dreht sich mehr nach einem Z3 um, dass man seitnetwegen nachts aus dem Bett geklingelt wird, scheint unfassbar. Doch so sehr man sich an seinen Anblick gewöhnt hat, so sehr seine Star-Rolle in „Goldeneye“ auch in Vergessenheit geriet – ein guter Sportwagen und luftiger Roadster ist er ja geblieben.

Im April 1999, drei Jahre nach Debüt, gibt es eine erste stilistische Überarbeitung. Schwerpunkt ist die Heckpartie – der Hintern trägt nun eine Art Push-up. Ein kleiner Sechszylinder macht sich lang unter der Haube, zwei Liter groß, 150 PS stark, wenig später folgt ein 2,2-Liter-Viertventiler mit 170 PS. Es sind die Geheimtipps bei den Gebrauchten, auch weil der Reihen-Sechszylinder selbst bei BMW eine aussterbende Spezies darstellt.

Was in 20 Jahren sein wird, ist leicht vorstellbar. Man dreht sich wieder um, wenn der deutsche Healey um die Ecke biegt.

Zutritt zum Sportwagen-Zauber. Auch das Cockpit gefällt. Es ist so schön, einmal dringessen zu haben



Das Bad in der Menge: Schon nach wenigen Minuten auf dem Stuttgarter Schlossplatz ist der Z3 umzingelt