



BMW Z3 ROADSTER



KAUFBERATUNG: DIE NEUESTEN ARTIKEL

Citroën 2 CV Charleston - Liebling der Lebenskünstler

BMW 2002 - Liebling der Dynamiker

Mercedes 380 SL R 107 - Liebling der besseren Gesellschaft

Porsche 911 Carrera RS 2.7 - Liebling der Herrenfahrer

Ford Mustang - Liebling der Asphalt-Cowboys

[Kaufberatung: Alle Beiträge im Überblick](#)

BMW Z3 Roadster — 01.01.2011

Flieger, grüß mir die Sonne

Wind im Haar, Propeller im Logo: Auf halbem Weg zum H-Kennzeichen ist der BMW Z3 schon ein Klassiker für tollkühne Männer. Dabei muss es nicht unbedingt ein potenter Sechszylinder sein: Schon der leichte 1.8er macht Spaß.

Konservative [007-Fans](#) hatten es 1995 nicht leicht. Gleich zwei neue Darsteller wurden ihnen im 17. Bond-Film vorgesetzt: Der eine war Ire, hieß Pierce Brosnan und verkörperte den britischen Agenten. Der andere kam aus deutschem Hause, hieß [BMW Z3](#) und sollte dem Agenten als fahrbarer Untersatz dienen. Durfte James die Gauner in früheren Abenteuern noch mit [Aston Martin](#) und [Lotus](#) jagen, musste er sich nun in ein wenig glamouröses Wägelchen zwingen. Der Roadsterboom ging 1996 in die zweite Runde. [BMW](#), [Porsche](#) und [Mercedes](#) folgten den Machern des [Mazda MX-5](#) mit sieben Jahren Verspätung und zeigten ihre Interpretationen des modernen Roadsters.

Cooler Typen für kalte Tage

[Mercedes A 124 E 200](#)

[Audi Cabriolet 2.8 E](#)

[Jaguar XJ-S V12 Convertible](#)

[Porsche 911 Carrera 2 Targa](#)

[Peugeot 306 Cabriolet 2.0](#)

[Chrysler Stratus LX 2.5](#)

Ab rund 45.000 Mark gab es BMWs offenen Zweisitzer beim Händler – anfangs erst nach zwei Jahren Wartezeit! "Kein anderer [BMW](#) verkörpert die Freude am Fahren so ursprünglich", schrieben die Werbetexter. Und ursprünglich sollte man diese Freude auch ohne PS-Protzerei erleben. "BMW. Schnell", betont Gadget-Tüftler Q mit der deutschen Synchronstimme, als er Bond seinen neuen Dienstwagen vorstellt. In der englischsprachigen Originalfassung spricht Q statt von schnell von agil. Das trifft es besser, denn flinke Richtungswechsel sind die Paradedisziplin des Z3, nicht beeindruckende Längsdynamik, zunächst wurde der Roadster ja ausschließlich von kleinvolumigen Vierzylindern angetrieben. Es sei zu wenig Platz für einen Sechszylinder, behauptete BMW damals. Bis die zivilen Reihensechser aus [3er](#) und [5er](#) ihren Weg unter die lange Haube des Z3 fanden, später sogar das 3,2-Liter-Sixpack des [M3](#).



Der Zettie wackelt schon mal mit dem Popo – wenn man es denn möchte. Im Z3 hat man echten Roadster-Fahrspaß.

Offenbarung: [BMW Z1](#)

Zum Glückhsein braucht es aber nicht so einen testosteronspritzenden Drehzahljunkie. Die frühen Vierzylinder-Z3 mit ihrer schmalen Optik versprühen eine charmante Unschuld, als wollten sie sagen: Ich mach' doch nur Spaß. Mit diesem Charakter ist der Z3 einem [MX-5](#) viel ähnlicher als einem [SLK](#) oder [Boxster](#). Eben ein bisschen provisorischer, ein bisschen unkomplizierter und sogar ein bisschen britisch. Aufgetürmte Seitenlinien, hinter denen sich Zugluftallergiker feige verstecken können wie bei [SLK](#) oder [Boxster](#), bietet der Z3 nicht. Der Fahrtwind zerrt am Piloten wie in einem Doppeldecker-Flugzeug. Kampfflieger langweilt der Z3 nicht mit sicherheitsbetontem Fahrverhalten, sondern er erfreut sie mit zackiger Lenkung und lebendigem Heck.



Kein Design-Feuerwerk, dafür aber zeitlos und optisch durchaus ansprechend: Armaturentafel mit tadelloser Bedienbarkeit.

Fahrspaß statt Perfektion

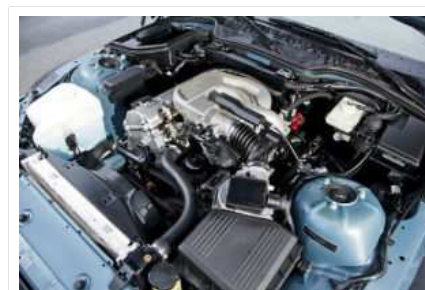
Sterile Perfektion liegt ihm schon gar nicht: Auf schlechten Pisten schüttelt sich der Bayer aus Amerika schon mal, und das Verdeck nimmt seine Funktion mitunter nicht ganz ernst. Eigenschaften, die in einem urigen 60er-Jahre-Roadster nicht weiter auffallen, bei einem so jungen Auto aber eine Erwähnung wert sind. Kuschelige Heizung und vernünftige Rostvorsorge ermöglichen aber allen, die Hecktriebler ohne ESP noch beherrschen, reuelose Tiefflüge unter der Wintersonne. Dem Fahrspaß steht also auch an kalten, salzreichen Tagen in unseren Breitengraden nichts im Weg – auch wenn James seinen Z3 nur auf Kuba spazieren fährt. What a shame!

Historie

April 1994: BMW gibt bekannt, dass im neuen Werk in Spartanburg (USA) ein Roadster produziert werden soll. Januar 1996: Der Z3 wird auf der Detroit Motor Show präsentiert – mit 115-PS-8V- und 140-PS-16V-Motoren aus dem 3er. 1997: Der 2,8-Liter-Reihensechszylinder wird nachgereicht. Optisches Unterscheidungsmerkmal sind eine neue Bugschürze und ein verbreitertes Heck. Im selben Jahr präsentiert BMW den M Roadster mit 321 PS. 1998: Das Coupé wird vorgestellt; es ist teurer als der Roadster und nur mit großen Sechszylindern zu haben. April 1999: Zum Facelift bekommt das Heck L-Rückleuchten, Innenraum und Verdeck werden überarbeitet, neue Motoren ziehen ein (2.0, später 2.2, 3.0). Juni 2002: Nach insgesamt fast 300.000 Exemplaren endet die Produktion des Erfolgsmodells.

Technische Daten BMW Z3 1.8

Reihenvierzylinder, vorn längs • eine oben liegende Nockenwelle, über Steuerkette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, elektronische Einspritzung (Motronic) • Hubraum 1796 ccm • Leistung 85 kW (115 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 168 Nm bei 3900/min • Fünfgangschaltgetriebe • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung, vorn an McPherson-Federbeinen, hinten Schräglenker und Schraubenfedern • Reifen 205/60 R 15 • Radstand 2445 mm • Länge/Breite/Höhe 4025/1692/1288 mm • Leergewicht (DIN) 1150 kg • 0–100 km/h in 10,5 s • Spitze 194 km/h • Verbrauch (EU-Mix) 7,8 l Super pro 100 km • **Neupreis Januar 1996: 43.700 D-Mark.**



Fast ein Mittelmotor: weitgehend hinter der Vorderachse eingebauter Vierzylinder mit 115 PS.

Plus/Minus

Wackelnde Sitzgestelle, schwergängige Fensterheber, undichte Verdecke: Der Z3 war anfangs nicht so sorgfältig zusammengebaut, wie es Stammkunden von Produkten aus dem Hause BMW gewohnt waren. Viele Macken hat der Hersteller im Laufe der Bauzeit behoben. Dennoch ist ein gewisses Maß an Leidenschaftlichkeit hilfreich, wenn aus einer Sommeraffäre eine dauerhafte Beziehung werden soll. Der Z3 ist in seinem tiefen Inneren ein 90er-Jahre-3er der Baureihe E36, deren Achsprobleme er gleich mit übernommen hat. Längerfristige Linderung schaffen hochwertige Ersatzteile aus dem freien Handel. Neben der langen Liste kleiner Marotten gibt es aber keine substanzialen Probleme. Die Motoren sind, abgesehen von den M-Versionen, dank Steuerkette und langen Intervallen wartungsarm, die Antriebskomponenten robust, und das Blech ist wirkungsvoll gegen Korrosion geschützt.

Ersatzteile

Der Z3 war bis 2002 in Produktion. Die Ersatzteillage bereitet daher keine Probleme. Dank des Gleichteileprinzips kann man auf ein breites Angebot an E36-Teilen zurückgreifen. Nur bei exotischen Innenraumfarben kann es eng werden.

Marktlage

Die Preisspanne ist gewaltig. Vom verbrauchten Vierzylinder-Roadster für 4000 Euro bis zum späten M Coupé für über 25.000 Euro reicht das Z3-Angebot. Gut 6000 Euro sollte man für ein brauchbares frühes Exemplar einkalkulieren.

Empfehlung

Noch gibt es scheckheftgepflegte Z3 in Prospekt-Zustand zu kleinem Kurs – noch. Denn mit den stark gesunkenen Gebrauchtwagenpreisen steigt der Anteil verschandelter Tuning-Opfer rapide an. Dieses Schicksal eint die meisten Modelle aus dem Hause BMW. Dann werden die originalen Exemplare rar – und deren Wertentwicklung kehrt sich ins Gegenteil um. Ein gepflegter, früher Z3 kann daher fast als Wertanlage gelten. Einen Sonderstatus genießen die M Roadster und die seltenen M Coupés: echte Fahrmaschinen, die nach einer kundigen Hand und Reserven im Portemonnaie verlangen.