

BEURTEILUNG

- + sehr agiles Fahrverhalten
- + präzise Lenkung
- + sportliche Fahrleistungen
- + lauffähige, drehfreudige Motoren
- + steife Karosserie (Z4)
- + ausreichend Platz für Fahrer und Beifahrer (Z4)
- unkomfortable Federung (Z3 M-Roadster)
- Verarbeitungsmängel (Z3)
- extrem laute Windgeräusche ab 160 km/h (Z3)
- kleiner Kofferraum
- hohe Inspektionskosten
- wenig verwindungssteif (Z3)



Wie der Z3 wird auch der Z4 in den USA gebaut. Der knackige Zweisitzer ist eine tolle Fahrmaschine mit polarisierendem Design



Vor allem die Vierzylinder-Modelle des Z3 bieten günstiges Roadster-Vergnügen

TYPISCHE SCHWÄCHEN

- schadhafte Verdeck (Z3)
- Verschleiß an der Vorderachse
- verschlissene Stoßdämpfer

Verschleiß Vorderachse

3 Jahre	5 Jahre	7 Jahre
0,4%	2,9%	6,5%
Ø 1,4%	Ø 3,5%	Ø 5,5%
Grün besser, rot schlechter als Durchschnitt aller geprüften Autos		

DEKRA-REPORT

EMPFEHLENSWERTE MOTOREN

- 1,9-Liter-Vierzylinder mit 118 PS (Z3)**
Noch ausreichende Fahrleistungen bei akzeptablen Unterhaltskosten, Verbrauch um neun Liter/100 km.
- 2,2-Liter-Sechszylinder mit 170 PS (Z3)**
Lauffähig, ausreichend stark, Verbrauch um zehn Liter/100 km.
- Dreiliter-Sechszylinder mit 231 PS (Z3)**
Kräftig, sportlich, kultiviert, aber erhöhter Verbrauch um zwölf Liter/100 km.
- 2,5-Liter-Sechszylinder mit 192/218 PS**
Sportliche Fahrleistungen, lauffähig, Verbrauch um 10,5 Liter/100 km.

Ein bezahlbarer Roadster mit Heckantrieb muss nicht zwingend Maxda MX-5 heißen, denn seit 1996 gibt es ja den BMW Z3, und dessen frühe Vierzylinder-Modelle werden mittlerweile für rund 6000 Euro gehandelt. Allerdings sollte man wissen, dass die Qualität des in den USA gebauten Zweisitzers zu Beginn seiner Laufbahn nicht überzeugen konnte. Vor allem Klappergeräusche und Mängel an der Elektrik, wie defekte Tankuhrgeber, können die Nerven gehörig strapazieren. Wassereintrich um die Rücklichter und schnell verschleißende Verdeck-Häute blieben dem Z3 zeit seines Lebens erhalten. Auch die Wasserpumpen waren nicht für die Ewigkeit gemacht. Z3-Fans diskutieren diese und andere Schwächen im Internet unter www.z3-roadster-forum.de

Entschädigt werden die Z3-Fahrer mit einer gehörigen Portion Fahrspaß, flinkem Handling und natürlich Frischluft

in einer Menge, wie sie moderne Klappdach-Cabriolets kaum bieten können. Vor allem die Sechszylinder-Modelle sind für viele begehrenswert. Ihre Motoren drehen sämig und willig hoch, sie haben mit dem Z3 ein leichtes Spiel. Ihr sportlicher Auftritt ist natürlich nicht umsonst zu bekommen, denn Verbrauch und Unterhaltskosten liegen bei ihnen spürbar über dem MX-5-Niveau.

Etwas sparsamer gehen die Motoren des seit 2003 angebotenen, ebenfalls in den USA gebauten Z4 mit dem Benzin um. Auch beim Thema Qualität konnte der Nachfolger mehr überzeugen als der Z3. Wobei beim Z4 ebenfalls Fehler in Elektrik und Elektronik auftreten können. Er wirkt dennoch ungleich solider gebaut, seine Karosserie überzeugt mit einem klaren Plus an Steifigkeit. Beide Modelle sind auch als Coupé zu haben. Das Z3 Coupé blieb ein Exot, das Z4 Coupé ist erst seit Juli 2006 zu haben.

MARKTSITUATION

Gebrauchte Z3 sind reichlich verfügbar, wobei erwartungsgemäß die Vierzylindermodelle überwiegen. 6000 Euro sind für einen Z3 1.8 wenigstens fällig, der Aufpreis für einen Sechszylinder ist mit knapp 2000 Euro für einen Z3 2.8i von 1997 vergleichsweise gering. Der Z3 3.0i ist mit Laufleistungen über 100 000 Kilometer ab 12 000 Euro zu haben. Mit 60 000 Kilometer auf dem Zähler werden etwa 16 000 Euro verlangt. Der seltene M Roadster kostet mit einer Laufleistung von 50 000 Kilometer rund 18 000 Euro. Ein Z4 2.2i aus dem Jahr 2003 für 16 000 Euro ist die günstigste Möglichkeit, das neue Modell zu fahren, der Z4 3.0i kostet mindestens 20 000 Euro.

TEST IN

Test	
Z3 2.0i	10/99
Z4 3.0i	7/03
Z4 M Roadster	9/06
Vergleichstest	
Z3 2.8i Coupé	23/98
Z3 2.2i	10/01
Z3 3.0i Coupé	26/00
Z4 3.0i SMG	9/03
Z4 3.0i	16/03
Z4 3.0i	11/04
Z4 3.0i	6/05
Dauertest	
Z3 2.8i	20/99

MODELL-HISTORIE

- 1996** Vorstellung des Z3 Roadster mit 1,8- und 1,9-Liter-Vierzylindermotoren.
- 1997** Sechszylinder-Modelle 2.8i (192 PS) und M Roadster (312 PS) mit breiter Karosserie neu.
- 1998** Coupé mit den beiden Sechszylindermotoren lieferbar.
- 1999** Facelift, Roadster mit neuem Heck, bis auf M Roadster, Zweiliter-Sechszylinder mit 150 PS neu.
- 2000** 170 PS starker 2,2-Liter ersetzt 150-PS-Variante, Dreiliter- ersetzt 2,8-Liter-Sechszylinder.
- 2003** Z4 löst Z3 ab, zunächst nur als 2.5i und 3.0i.
- 2004** Z4 2.2i mit 170 PS neu.
- 2006** Facelift, Motoren bekommen mehr Leistung, Interieur wird aufgewertet.