



Galaktbericht
BMW Z3 mit Zwölfzylindermotor

Wie Tag & Nacht



Es war der 11. August, der Tag, an dem sich die Sonne versteckte. In München, wo es mittags finster wurde, stand ein kleiner orangefarbener Sportwagen bereit, den es eigentlich gar nicht gibt. Eindrücke von zwei einzigartigen Ereignissen.

Text: Peter Pisecker, ppisecker@ko.hbv.de Fotos: Willy Bister



Ja, so muß ein Z3 klingen. So sollte überhaupt jedes Auto klingen. Schon die Drehung des Zündschlüssels läßt vermuten, man habe da vorn unter dem Alligatormaul des BMW-Roadsters eine Lawine losgetreten, die grollend durch den Kardantunnel nach hinten stürmt und sich durch die vier Auspuffrohre ihren Weg ins Freie bahnt. Das klingt gar nicht nach

vier Zylindern. Auch nicht nach den sechs des M-Roadsters, obwohl auch deren akustische Qualität wenig zu wünschen übrig läßt.

Das klingt doch nach mehr?

Richtig. In diesem einst arktis-blauen, jetzt crash-test-orangefarbenen BMW Z3 arbeiten nicht vier, nicht sechs, nicht acht, nein: zwölf Zylinder mit einem Gesamthubraum von 5379 cm³. Dr. Gerhard Schmidt, Bereichs-

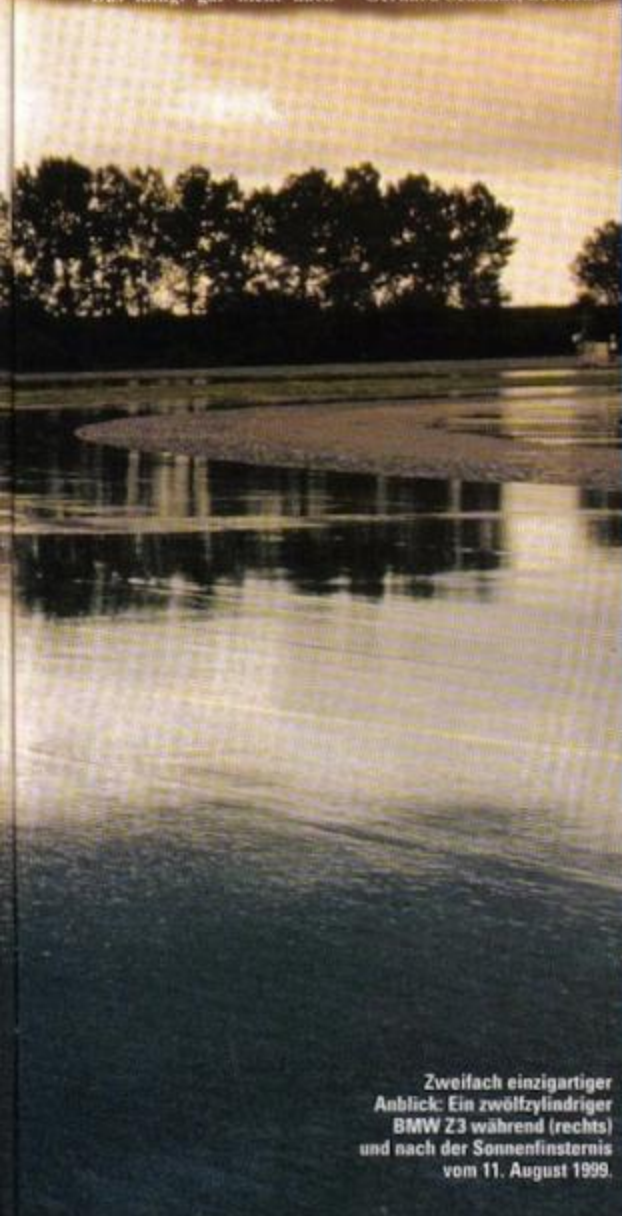
leiter Antriebsentwicklung bei BMW, wollte mal sehen, wie der V12 des 750iL in das kleinste Auto der Modellpalette paßt. Unser Urteil: wie angegossen.

Der Anzug sitzt zwar eng, schränkt aber die Beweglichkeit nicht ein, im Gegenteil. Schon erstannlich, wenn man bedenkt, daß in den Z3 nach ursprünglichen Vorgaben schon ein Sechszylinder keinesfalls hätte hineinpassen sollen.

Kein Z3 2.8, kein M und schon gar nicht dieses Zwölfzylinder-Biest hätten je unschuldigen Asphalt mit dicken schwarzen Strichen signieren können.

Und jetzt die schlechte Nachricht: Der Z3 V12 ist nur ein Versuchsfahrzeug. Niemand wird ihn je kaufen dürfen, und böte er noch so viel Geld dafür.

Als einziger Ausweg für Sehnsüchte, die diese Geschichte möglicherweise



Zweifach einzigartiger
Anblick: Ein zwölfzylindriger
BMW Z3 während (rechts)
und nach der Sonnenfinsternis
vom 11. August 1999.





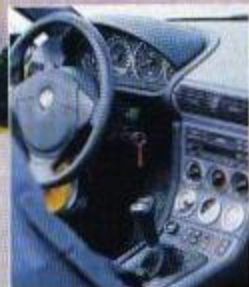
Die Fahrleistungen sind fast identisch mit dem M Roadster.

weckt, bleibt der Gang zum Tuner. Hartge hat kürzlich den BMW-V8, vergrößert auf 4,7 Liter, fein säuberlich in den Z3 gestopft. Den V12 noch niemand.

Zweck der Übung war eine interne Studie zum Vergleich verschiedener Motorkonzepte für den Roadster. Ein Drei-Mann-Team baute das Auto in drei Monaten auf. Kühler, Ölpumpe, Ölwanne, Auspuffkrümmer und einige Details mußten modifiziert werden, die Motorsteuerung wurde ein wenig geändert und die Federn dem Gewicht des Zwölfzylinders angepaßt, das war's. Das Sechsganggetriebe stammt aus dem 850 Ci.

München, 11. August 1999

Schnurrend wie ein satter Kater steht der Z3 auf der nassen Fahrbahn. Anders als im komfortablen 7er ist die Kraft des Motors schon im



Der einzige BMW Z3 mit Sechsgang-Getriebe.

Leerlauf zu hören. Der Rolls-Royce Silver Seraph, der den gleichen V12 hat, klingt ähnlich, doch mit dreißig Schichten Watte darüber. Noch ist es hell, doch dicke Wolken ziehen über den Himmel.

Erster Gang, langsames Anrollen. Im Gegensatz zum M Roadster (350 Nm) zaubern die zwölf Zylinder ein

Drehmoment von 490 Newtonmeter auf die Hinterräder – 400 Nm stehen schon ab 1000 Umdrehungen zur Verfügung, also praktisch vom Moment des Einkuppelns an. Was diese Kraft ohne jede fühlbare Anstrengung mit dem rund 1400 Kilo schweren Zweisitzer anstellt, ist unschwer zu erraten.

Der V12 mit seinen 326 PS ist zwar nur fünf PS stärker

Paßt wie angegossen: Der V12-Motor baut sogar kürzer als der Reihensechszylinder.

als der 3,2-Liter-Sechszylinder im M Roadster. Aber er schöpft diese Leistung aus 5,4 Liter Hubraum und erreicht sie schon bei 5000/min, während der M dafür 7400/min braucht. Das Resultat dieser brachialen Motorcharakteristik: durchdrehende Antriebsräder beim Anfahren, im zweiten Gang, im dritten Gang. Das Fahrwerk des Roadsters – für die M-Variante ohnehin schon massiver ausgelegt – stemmt sich tapfer gegen die auftretenden Kräfte, kann aber nicht verhindern, daß das Z3-Boots Heck sich unter jedem Kick des Gasfußes wegduckt und feige zur Seite ausweicht.

Die AUTO ZEITUNG fährt den Spezial-Z3 auf einem

Natürlich fährt sich der Z3 V12 mehr quer als geradeaus. Macht keinen Sinn, aber Spaß

BMW-Testgelände bei München, wir fegen über die Hochgeschwindigkeitsstrecke, quietschen um den Handlungskurs, driften auf der Kreisbahn. Wegen heftiger Regengüsse müssen wir zwischendurch immer wieder pausieren, können weder fahren noch fotografieren. Wir warten darauf, daß es mittags für



zwei Minuten Nacht wird. Es ist Sonnenfinsternstag.

Als es dann so weit ist, schiebt sich rechtzeitig zu Beginn der Vorstellung der Bühnenvorhang zur Seite. Die schweren schwarzen Gewitterwolken reißen auf, und unter einer schwarzen Sonne steht das kleine Kraftpaket auf glattem, nassem Asphalt. Randum wird es dunkel.

Nachdem der Mondschaten sich verzogen hat, werden auch die Wolken weniger, die Fahrbahn trocknet auf, ich fahre noch ein paar Runden. Die fetten Hinterreifen des Roadster (245/40 R17) kralen sich immer stärker am Asphalt fest, der Grenzbe- reich wird immer schmaler. Zeit, aufzuhören: jetzt, wo's am schönsten ist.

Die Technik in Zahlen

Eckdaten	
Motor	V12-Ottomotor
Hubraum	5379 cm ³
Leistung	240 kW/326 PS (5000/min)
Drehmoment	490 Nm (3900/min)
Getriebe	6-Gang, manuell
Antrieb	Heck
Bremsen v./h.	Scheiben/Scheiben
Länge/Radstand	4025/2459 mm
Breite/Höhe	1740/1256 mm
Leergewicht	ca. 1400 kg
Basisbereifung	225/45 ZR17 (vo.) 245/40 ZR17 (hi.)

Fahrleistungen	
0 - 100 km/h	5,5 s
0 - 1000 m	24,4 s
80 - 120 km/h (5. Gang)	6,3 s
Höchstgeschw.	263 km/h

Kosten	
Grundpreis	unverkäuflich



Das brachiale Drehmoment aus 5,4 Liter Hubraum läßt sich ohne viel Zehenspitzengefühl kaum auf die Straße bringen.

