



AB
3500
EURO

Bei der Entwicklung des kleinen offenen Sportwagens beschritt BMW neue Wege und beschränkte die Entwicklungszeit. Beim Auto selbst wurde in bester Roadster-Manier nur auf das Wesentliche gesetzt: das perfekte Rezept für einen Klassiker.

TEXT Dirk Johae
FOTOS Hans-Dieter Seufert

BMW Z3

Seit 1989 zeigt Mazda mit dem MX-5, wie man mit einem Roadster Bestwerte erzielt: In den ersten zwei Jahren bauen die Japaner 141 000 Exemplare und lösen damit eine neue Roadster-Welle aus. Alle anderen Hersteller haben die Entwicklung verschlafen, so auch BMW.

Um die Lücke so schnell wie möglich zu schließen, läuft bei BMW die Planung eines Roadsters dann auf Hochtouren: Das Design des offenen Zweisitzers wird 1992 verabschiedet. Die Karosserielinie des Z3 hat der aus Japan stammende Designer Joji Nagashima entworfen.

34
Monate

betrug die Entwicklungszeit für den BMW Z3. Schlanke drei Jahre vergingen von der Verabschiedung des Designs bis zum Serienanlauf, 18 Monate weniger als bei allen BMW-Baureihen zuvor

Dabei lässt er sich von klassische BMW-Formen inspirieren: Vom 50 beispielsweise zitiert er die seitliche Lüftungsgitter, die allerdings umstritten sind, weil sie ohne technischer Funktion nur der Zierde dienen.

Eigentlich hätte der Z3 solche kleinen Showeffekte gar nicht nötig: An Basis des Dreier Compact (E36) ist ein schlichter offener Zweisitzer entstanden, der schon mit dem Vierzylinder motor viel Fahrspaß bereitet. Der knapp geschnittene Innenraum und das leichte Stoffverdeck unterstreichen das puristische Roadster-Gefühl, das beim Z3 aufkommt.

DATEN & FAKTEN BMW Z3 1.8 Roadster (E36-7)

Motor Flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor (M43 B18), Block um 30 Grad nach rechts geneigt, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Hubraum 1796 cm³, Leistung 115 PS bei 5500/min, Drehmoment 168 Nm bei 3900/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine per Kette angetriebene

obenliegende Nockenwelle, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, elektr. Benzineinspritzung Bosch DME 1.7 **Kraftübertragung** Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Offene selbsttragende Ganzstahlkaros-

serie, Einzelradaufhängung, vorn McPherson-Federbeine, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisatoren, Scheibenbremsen rundum, Rädergröße 6 1/2 J x 15

Maße und Gewicht Radstand 2446 mm, Spur vorn/hinten 1411/1427 mm, Länge 4025 mm,

Breite 1692 mm, Höhe 1288 mm, Leergewicht 1188 kg

Fahrleistungen und Verbrauch Beschleunigung 0–100 km/h 10 s, Höchstgeschwindigkeit 200 km/h, Testverbrauch 9 l/100 km (ams 5/96

Bauzeit und Stückzahl 1995–2002, insgesamt 279 273 Ex.



Die Baureihe des Z3 zitiert **klassisches BMW-Design**. Technik und Komponenten stammen aus der E36-Baureihe



Zudem kann BMW den Z3, der im US-Werk Spartanburg in South Carolina gebaut wird, in der Basisversion für nur 43.700 Euro und damit zu einem verblüffend günstigen Preis anbieten, der beinahe auf dem Niveau des Bestseller von Mazda liegt.

Vertrautes Flair

Trotzdem bleibt das typische BMW-Flair erhalten. Schon die erste Sitzprobe verrät dem Fan der bayerischen Marke: Du bist daheim. Das Dreispeichenlenkrad, das Armaturenbrett sowie Schalter und Knöpfe gleichen der Ausführung des Compact. Lediglich das matte Hartplastik des Armaturenbretts stört ein wenig die Atmosphäre, ist aber gerade bei einem offenen Auto pflegeleichter als das genoppte Material der Limousine.

Doch der BMW ist in erster Linie zum Fahren gebaut: Mit einem Dreh des Zündschlüssels ertönt der vertraute Klang des klassischen Münchener Vierzylinders, in dem Fall des 318i aus der E36-Baureihe.

Das ZF-Getriebe mit fünf Gangstufen lässt sich wie gewohnt mit kurzen Wegen schalten. Auch das Fahrwerk vermittelt ein gutes Gefühl: Im Heck arbeitet wie im E36 Compact die gleiche, von der zweiten Dreier-Generation E30 stammende Schrägenker-Hinterachse. Allerdings ist der Roadster mit einer Länge von 4,02 Metern um 20 Zentimeter kürzer als die Compact-Limousine, wodurch der Zweisitzer noch flinker wirkt. Diesen Eindruck verstärkt die im Vergleich

zur Fließheck-Limousine etwas direkter eingestellte Servolenkung.

Wer unter der kuppelartigen, rund nach vorn abfallenden Motorhaube einen der seidenweich laufenden Sechszylinder wollte, musste sich nach dem Serienanlauf noch ein Jahr gedulden: Ab 1996 verwöhnte der 2,8-Liter-DOHC-Sechszylinder mit 192 PS und sattem Drehmoment.

Heute muss man für die Sechszylinder-Varianten auf dem Klassiker-Markt gut 3000 Euro mehr ausgeben als für einen Vierzylinder. Dafür gibt es neben dem kräftigeren Motor auch eine bessere Ausstattung sowie ein an die höhere Leistung angepasstes Fahrwerk – und eine etwas bulligere Karosserieform.

Diese diente auch als Vorbild für das Facelift von 1999. Mit dem bis zu 312 PS starken Z3 M gibt es dann noch die ultimative Lösung für den Bayern-Roadster. Bei einem Leistungsgewicht von nur knapp über vier Kilogramm pro PS bleiben beim Z3 aus der Münchener Sportabteilung keine Wünsche offen. ■



Fazit

Robustheit, Kraft und eine gute Ersatzteilsituation machen den Z3 zu einem der besten **Roadster** auf dem Youngtimer-Markt. Der 140 PS starke Vierzylinder reicht im Grunde aus.

KAUFBERATUNG BMW Z3 1.8 ROADSTER

Der in Rekordzeit entwickelte Roadster von BMW wurde im Lauf der Bauzeit immer weiter verbessert. Z3-Kenner raten zu den ab 1999 gebauten Facelift-Modellen. Puristen bevorzugen die älteren Exemplare.

★★★★★ Alltagstauglichkeit	★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteillage	★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Die Z3 Roadster wurden im US-Werk von BMW gefertigt, und zu Anfang soll es **Qualitätsmängel** gegeben haben. Der offene Zweisitzer wurde stetig weiterentwickelt: Die späteren Exemplare sind ausgereifter. Puristen ziehen aber den Z3 aus der frühen Bauzeit bis 1999 vor, weil ihnen die veränderte **Heckpartie der Facelift-Versionen** nicht gefällt. Für oxidierende **Spiegelgüße aus Aluminium** bietet die Firma Spiegelwelt ein Ersatzteil aus Kunststoff an, das bereits in Wagenfarbe lackiert ist.

TECHNIK-CHECK

Die komplette Technik des Z3 Roadster stammt aus der Großserie der **Dreier-Baureihe E36** und gilt bei entsprechender Wartung als zuverlässig. Auch bei den kleineren Vierzylindern sind zum Beispiel **Laufleistungen von über 300.000 Kilometern** möglich. Allerdings gelten die Dichtungen des Zylinderkopfs als mögliche Schwachstelle. Darauf ist sowohl bei den Vier- als auch bei den Sechszylindermotoren zu achten.

PREISE

Bei Einführung 1995 BMW Z3 1.8 Roadster	43.700 DM
Bei Produktionsende 2002 BMW Z3 1.9 Roadster	25.600 Euro
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)	6100/1700 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

Z3 Roadster Club Deutschland e.V., info@z3-roadster-club.de, www.z3-roadster-club.de (offizieller BMW-Club)
Fahrzeugtechnik Mork, 67806 Rockenhausen, fahrzeugtechnik.mork@t-online.de, www.fahrzeugtechnik-mork.de
HS Motorsport, 85386 Eching bei München, Tel. 089/3700 1723, info@hsmotorsport.de, www.hsmotorsport.de

ERSATZTEILE

Die meisten Ersatzteile sind über den Handel verfügbar. Lediglich Einzelteile der Inneneinrichtung, z. B. die **Mittelkonsole**, oder die **Lüftungseinlassgitter** gibt es nur noch als Gebrauchtteile. **Motorhauben** und **Fahrtüren** sind wieder verfügbar.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-------------------------------|------------------------------|
| 1 Verdeck (Risse) | 5 Elektrik an der Heckklappe |
| 2 Heckscheibe des Verdecks | 6 Frontscheibenverklebung |
| 3 Fuß des Außenspiegels (Alu) | 7 Klappergeräusche (Aufbau) |
| 4 Sitzlager („Wackelsitz“) | 8 VANOS-Schrauben (Z3M) |



Alfa GTV

1994 bis 2005, R4, V6, 144 bis 240 PS, ab 2400 Euro

Das von Pininfarina entworfene Coupé verblüfft noch heute durch seine eigenwillige Optik. Vier direkt in die Motorhaube eingelassene, bierdeckelgroße Rundscheinwerfer, die ausgeprägte Keilform der Seitenlinie und das kurze, wie abgehackt wirkende Heck machen die 916-Baureihe zu einem echten Hingucker. Dank seiner direkten Lenkung zählt der niedrig bauende GTV zu den agilsten Fronttrieblern seiner Zeit. Und die Top-Version mit 3,2 Liter großem 24V-V6 und quirligen 240 PS erzielt tatsächlich sportliche Fahrleistungen: null bis 100 km/h in 6,3 Sekunden, Spitze 250 km/h. Auch die Twin-Spark-Vierzylinder mit 150 PS knacken locker die 200-km/h-Marke.

Leider litten die GTV-Coupés und -Cabrios unter schlechter Verarbeitung und Konstruktionsmängeln wie den rahmenlosen Seitenscheiben, zufrierenden Türöffnern, defekten Wischermotoren und gigantischen Spaltmaßen. Sehr optimistische Werks-Wechselintervalle für die Zahnriemen der Twin-Spark-Motoren führten zu Motorschäden.



BMW Z3 Coupé

1998 bis 2002, R6, 193 bis 325 PS, ab 7900 Euro

Wer im Glashauss sitzt, sollte wenigstens einen Sechszylinder mit mindestens 193 PS unter der kurzen Haube haben. Das dachte wohl BMW, als man dem puppig wirkenden Roadster ein festes Coupédach verpasste. Nur schade, dass es ziemlich hoch und nicht so dynamisch gestaltet ist. Für einen klassischen Shooting Brake, den das Z3 Coupé eigentlich darstellt, fehlt ihm das Böartige und Verschlagene, was seinem wahren Charakter eher entspricht. Bereits die Standardversion mit 2,8-Liter-Reihensechszylinder rennt 230 km/h.

Dank seiner steiferen Karosserie übertrifft das Coupé mit seinem knackigen, direkten Fahrverhalten sein Roadster-Pendant um Längen. Das seltene M Coupé von 2001 fährt mit 325 PS sogar in der Porsche-911-Liga mit, benötigt aber mit seinem kurzen Radstand ein beherzt zupackenden Piloten. Schon heute ist das Z3 Coupé ein begehrter Youngtimer.

