



MAZDA MX-5



FIAT BARCHETTA



BMW Z3



MG F

ALFA ROMEO SPIDER



HONDA S2000



PORSCHE BOXSTER



DIE JUGEND VON HEUTE

Wer einen günstigen Roadster sucht, findet heute die größte Auswahl seit den 70er-Jahren vor. Fahrspaß und Qualität gibt es schon ab 4700 Euro

TEXT Karsten Rehmann FOTOS W. Bister, B. Ebener



AUDI TT ROADSTER



MERCEDES SLK



LOTUS ELISE



KRAGEN HOCH Über die tiefen Türausschnitte fällt der Fahrtwind ungebremst ins Z3-Cockpit. Beim Ausflug an die Nordsee den Nierengurt nicht vergessen



MARKTLAGE

Zustand 2	6800 €
Zustand 3	4400 €
Zustand 4	2600 €
Entwicklung	stagnierend ▶



DER STURMVOGEL

BMW Z3 1.9

Jeder Komiker weiß, wie schwer es fällt, leichte Unterhaltung auf einem Niveau zu bieten, das Publikum wie Kritiker in gleicher Weise begeistert. Diese Erfahrung machte auch BMW beim Versuch, den Überraschungserfolg des Mazda MX-5 mit gleichen Mitteln, aber individueller Optik zu wiederholen. Die Kundschaft reagierte spontan begeistert, fand die anfänglichen Verarbeitungsmängel jedoch überhaupt nicht lustig, und die Berufsdynamiker im weiß-blauen Fan-Lager nahmen den luftig-lustigen Vierzylinder-Roadster womöglich zu ernst. Sie verglichen den BMW nicht mit seinem japanischen Impulsgeber,

sondern mit den neuen Lokalrivalen SLK und Boxster, und da fehlte dem Z3 einfach der Punch. Der Z3 gilt als Vater aller Windschotts, denn die meisten Z3-Besitzer hielten die Heftigkeit des Fahrtwinds ohne das Tischtennisnetz im Nacken auf Dauer nicht aus. Das ungefütterte Verdeck mit kratzempfindlicher Kunststoffscheibe mochte für die „Sunshine States“ in den USA zwar passend sein, doch für Frühlingstage im Allgäu war es keine ideale Lösung. Als Youngtimer steht der Vierzylinder-Z3 in direkter Konkurrenz zum Mazda MX-5 und wird auf gleichem Preisniveau gehandelt. Wer mit dem handlichen kleinen BMW auch außerhalb geschlosse-

ner Ortschaften Spaß haben möchte, sollte die 1,8-Liter-Basisversion links liegen lassen und nach einem 1,9-Liter-Vierzylinder Ausschau halten. Der leistet kernige 140 PS und serviert auch am Berg noch kräftige Pointen, wenn dem Fahrer der 115-PS-Basisversion das Lachen schon vergangen ist. BMW gelang es nicht auf Anhieb, bajuwarische Qualität im US-Werk auf's Band zu legen. Intensive Nacharbeit und Modellpflege waren notwendig, bis der Z3 gewohnte Qualität erreichte. Wer auf Nummer sicher geht, zieht ein nach dem Facelift 1999 gebautes Exemplar vor, zumal der Z3 damals auch ein knackiger aussehendes Heck bekam.

DATEN & FAKTEN



ANTRIEB R4-Zyl.; 4-Ventiler; Hubraum: 1895 cm³; Leistung: 103 kW/140 PS bei 6000/min; max. Drehm.: 180 Nm bei 4300/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK
Selbsttragende Stahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: McPherson-Federbeine, Schräglenker; Bremsen: Scheiben; ABS; Reifen: 225/50 R 16

ECKDATEN 4025/1692/1288 mm; Radstand: 2446 mm; Leergewicht: 1250 kg; Kofferraum 180 l; Bauzeit: 1995 bis 2002; Stückzahl: 279.273; Preis (1996): 48.700 Mark



MESSWERTE¹

Beschleun.: 0 auf 100/120 km/h in 9,3/13,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h; Verbrauch: 9,8 l/100 km

¹ AZ Ausgabe 08/96



TIEFE SITZPOSITION – und trotzdem tost ein Sturm durchs Cockpit. Der Z3 ist der Feind aller Fönfrisuren

SELBSTERKLÄREN Übersichtliche Armaturen und Instrumente. Holzverkleidungen für Konsole und Schalthebel kosteten extra