



# Flott, schick, beliebt

**Youngtimer >** Mit zeitlos sportlich-schickem Design, guter Rostvorsorge und solider Technik braust der **BMW Z3 Roadster** in den Klassiker-Olymp. Wäre der Bajuware was für Sie?

**Bayern statt Britain: Als 1995 der neue James Bond Pierce Brosnan in einem BMW statt in einem Aston Martin Platz nahm, waren die Unkenrufe der Fans laut.**

**B**MW setzte noch einen drauf und inszenierte in einem TV-Werbespot eine Krisensitzung des britischen Parlaments, auf der verlautet wird: „Ich habe Neuigkeiten, die Großbritannien erschüttern: Unser bester Agent James Bond fährt einen BMW, auch noch auf der falschen Seite der Straße!“

Im Film „Goldeneye“ fährt Bond tatsächlich einen linksgelenkten Z3, aber lediglich ein Flugfeld herunter, in einem von zwei für den Film gefertigten Einzelstücken. Denn offiziell in Serie geht der BMW-Roadster erst nach den Dreharbeiten im Herbst 1995. Sein Presse-Debüt wird im Januar 1996 auf der Detroit Motor Show gefeiert, vom Band läuft

## > TECHNISCHE DATEN

### BMW Z3

#### Roadster 1,9i

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinderreihenmotor mit obenliegender, steuerkettengetriebener Nockenwelle (M44)

**Hubraum:** 1895 ccm  
B x H: 85 x 83,5 mm

**Leistung:** 140 PS  
bei 5750 U/min

**Antrieb:** Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

**Vmax:** ca. 198 km/h

**Maße (L x B x H in mm):**  
4025 x 1692 x 1288

**Leergewicht:** 1150 kg

**Baujahre:** 1995–1999

Der 1,8-Liter-Vierzylinder (M43) wurde 1998 auf 1,9 Liter geändert und ersetzte den M44.

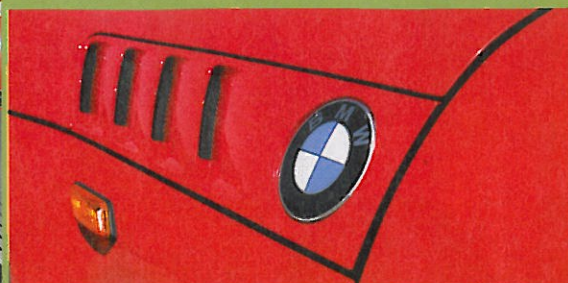
der Z3 als erster zum Großteil im Ausland gefertigter BMW im neuen US-Werk in Greer, South Carolina.

Der „Neue“ basiert technisch größtenteils auf der 3er-Baureihe E36 Compact, was sich auch an der werksinternen Bezeichnung E36/7 (für den Roadster) bemerkbar macht. Optisch definierte er eine neue Linie, die BMW-Roadster und manche Limousinen bis heute tra-

gen: eine lange, flache Motorhaube, die sich in eine niedrige Gürtellinie zieht. Auf den Flanken hinter den vorderen Radhäusern sitzen Kieimen, sie sind eine Hommage an die Roadster-Ikone BMW 507. Den Schluss bildet ein kurzes, knackiges Heck. Die Besatzung sitzt tief und knapp vor der Hinterachse. Schutz vor Fahrtwind gibt es wenig – es ist ja schließlich ein waschechter







Oben: Die Lufteinlässe sind eine Hommage an den grandiosen BMW 507 Roadster aus den fünfziger Jahren. Links: Die Vierzylinder – hier der 1,8-Liter-Viertürer mit 115 PS – waren die Basismotorisierung. Die Leistungspalette reicht bis zum 3,2-Liter-Sechszylinder mit satten 325 PS. Langeweile kommt aber bei keiner Motorvariante auf



Roadster. Wer empfindlich auf Zugluft reagiert, dem sei an dieser Stelle das formschöne, wenn auch Stückzahlenmäßig kaum bedeutsame Coupé ans Herz gelegt. Nur rund 18.000 Käufer entschieden sich für die geschlossene Variante. Dagegen stehen rund 260.000 Roadster, die in den USA bis 2002 vom Band liefen.

Die Verarbeitungsqualität der ersten Exemplare erinnert weniger an einen BMW der Neuzeit als an einen britischen Roadster à la Triumph TR6. Bei Kurvenfahrten und holpriger Strecke knarzen Interieur und wackelige Sitzschienen mancher Exemplare wie die Balken eines windschiefen Heubodens. Die Verdecke neigen mitunter zu akuter Inkontinenz. Die Verdeckkonstruktion ist hingegen simpel und wenig stör anfällig. Auf Nummer sicher geht der geneigte Z3-Interessent, wenn er sich für ein Exemplar mit manueller Verdeckbetätigung entscheidet. Selbst dieses kann man im Regenfall ohne große Verrenkungen und ohne Aussteigen vom Fahrersitz aus unter der Klappe verschwinden lassen.

Das Interieur ist BMW-typisch sachlich, unaufgeregt und trotzdem schick. Viele Teile und Designelemente aus dem E36 Compact fan-

#### Adressen und Surftipps

Das Internet bietet reichlich für Z3-Fans. So gibt es gleich zwei Foren: [www.z3-forum.de](http://www.z3-forum.de) und [www.z3-roadster-forum.de](http://www.z3-roadster-forum.de) bieten Austausch, Tipps und Teilemarkt. Wissenswerter auf Englisch findet man auf [www.z3roadster.com](http://www.z3roadster.com). Ersatzteile für den Z3 liefert BMW noch nahezu vollständig. Tuning und Repteile gibt es unter anderem bei der Firma **Schmiedmann Flensburg**, Am Oker 18a, 24955 Harrislee, Telefon 0461/5051500, [www.schmiedmann.de](http://www.schmiedmann.de)

*Der Z3 war der erste BMW, der komplett außerhalb Deutschlands gebaut wurde – im amerikanischen BMW-Werk Greer, South Carolina.*



Das schmale Heck ist Erkennungsmerkmal der frühen Vierzylinder-Versionen. Reparaturfreundlich: Bis auf den Windlauf sind sämtliche Blechteile geschraubt

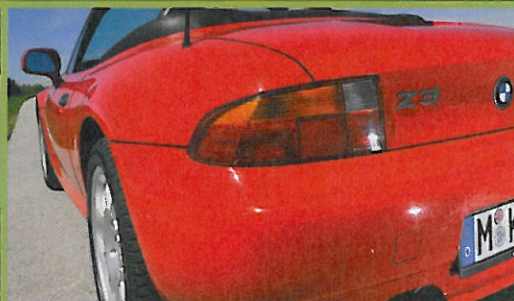
den ihren Weg in den Innenraum des Z3, was auch hier für eine problemlose und üppige Ersatzteilversorgung sorgt, auf die später nochmal eingegangen wird.

Für Vortrieb sorgten beim Debüt des „US-BMW“ zunächst nur Vierzylinder-Motoren mit 115 PS und 140 PS. Der erstgenannte Achtventiler blieb in zwei Ausbaustufen bis zum Bauende im Programm und war das Einstiegsstrriebwerk. Zweiter namens M44 B19 ist ein heißer Tipp – der spritzige 16-Ventiler aus dem E36 318is bringt den kleinen Roadster ordentlich auf Touren, glänzt mit moderatem Verbrauch

und ist dank Steuerkette statt Zahnriemen auch ein genügsamer Zeitgenosse in puncto Wartung.

Entgegen früherer Verlautbarungen schoben die Bajuwaren 1997 dann doch einen Sechszylinder auf die Motorenpalette: Der aus dem 3er und 5er bereits bekannte M52-Reihensechszylinder mit 24 Ventilen und satten 192 PS wanderte nun auch unter die lange Haube des Z3. Später folgten noch ein Zweiliter-, ein 2,2-Liter und ein Dreiliter-Sechszylinder, allesamt zählen sie zu den legendären BMW-Sechszylindern, die bei guter Pflege lange die Freude am Fahren bewahren. Die Integration der





Übersichtlich, sachlich und gut verarbeitet: das Interieur des Z3. Die meisten Kunden wählten Ledersitze

Serienmäßig rollte der Vierzylinder-Z3 auf 15-Zöllern aus dem Werk, doch die Optionen in der Aufpreisliste waren üppig. Die kleinen Rückleuchten gab es bis 1999, dann kam das (einzige) Facelift

Sechszylinder erforderte ein breiteres Heck, was die Vor-Facelift-Modelle bis 1999 von ihren vierzylindrigen Brüdern abhebt; später erhielten alle Modelle die Verbreiterungen. Am oberen Ende der Palette rangieren die BMW Motorsport-Aggregate, die auch im E36 M3 verbaut wurden. Der Z3 M kratzte dabei fast an sechsstelligen Kaufpreisen. Die M-Exemplare sind auch heute der teuerste und mit Abstand schnellste Weg, Z3 zu fahren. Sie machen mit 321, ab 2001 gar 325 PS eine Höllenmaschine aus dem ehemals zierlichen Roadster, erfordern aber eine gewisse Solvenz von ihrem Halter, was die Wartung betrifft. Die manuellen Getriebe lassen sich knackig schalten und sind sportlich übersetzt, und auch die Automatikvarianten sind nicht wirklich auf Komfort ausgelegt.

In Sachen Handling gibt sich der Z3 BMW-typisch sportlich und sehr ausgereift. Das Metier des Fahrwerks sind eher kurvige Landstraßen als lange Bodenwellen. Ein Wermutstropfen ist die noch vom E30 übernommene Achskonstruktion, die häufig für schnell verschlissene Traggelenke vorn sorgt.

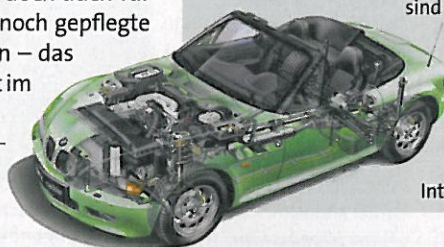
Gute Rostvorsorge qualifiziert den Z3 auch für einige Tänze unter der Wintersonne, wobei ESP nicht zur Ausstattung des Z3 gehört und vor allem bei den üppigeren Motorisierungen ein sensibler Gasfuß vom Fahrer gefragt ist. Alles in allem

zeigt der Z3 zwar einige kleine Schwächen, doch vor allem technisch gibt er sich auch bei sportlicher Behandlung erstaunlich mangelarm.

Und ist der Spaß erschwinglich? Jein: Ordentliche Vierzylinder starten bei 5.000 Euro, über 30.000 Euro kosten die selteneren Topmodelle mit M-Technik unter der Haube. Wie so oft trennt der Wartungszustand die Spreu vom Weizen, doch auch für schmales Geld sind noch gepflegte Exemplare zu haben – das Klassikerpotenzial ist im Preis inbegriffen!

Text: Manuel Haubrichs

Fotos: Andreas Beyer



## > BMW Z3: DATEN & FAKTEN

### Mitten in den Roadster-Boom hineingeboren

Der Z3 war 1996 BMWs Antwort auf den Roadster-Boom, den Mazda einige Jahre zuvor mit dem MX-5 losgetreten hatte. Der wie der Mazda 1989 präsentierte BMW Z1, von dem nicht mal 10.000 Stück entstanden, spielte in diesem Segment nur eine untergeordnete Rolle. Von 1996 bis 2002 produzierten die Münchner rund 280.000 Z3 Coupé und Roadster, davon wurde knapp die Hälfte mit Sechszylinder ausgeliefert. 1999 unterzog man den Z3 einem Facelift, bei dem sowohl die Karosserie etwas gestrafft als auch die Verdeckkonstruktion und das Interieur überarbeitet wurden. Facelift-Modelle sind leicht an den L-förmigen Heckleuchten zu erkennen. Abgelöst wurde der Z3 2002 vom Z4, der jedoch höher im Markt positioniert wurde und somit nicht als direkter Nachfolger des Z3 gilt. Informationen und Kontakt zur Szene der Z3-Varianten finden Sie im Internet auf [www.z3-roadster-club.de](http://www.z3-roadster-club.de)

