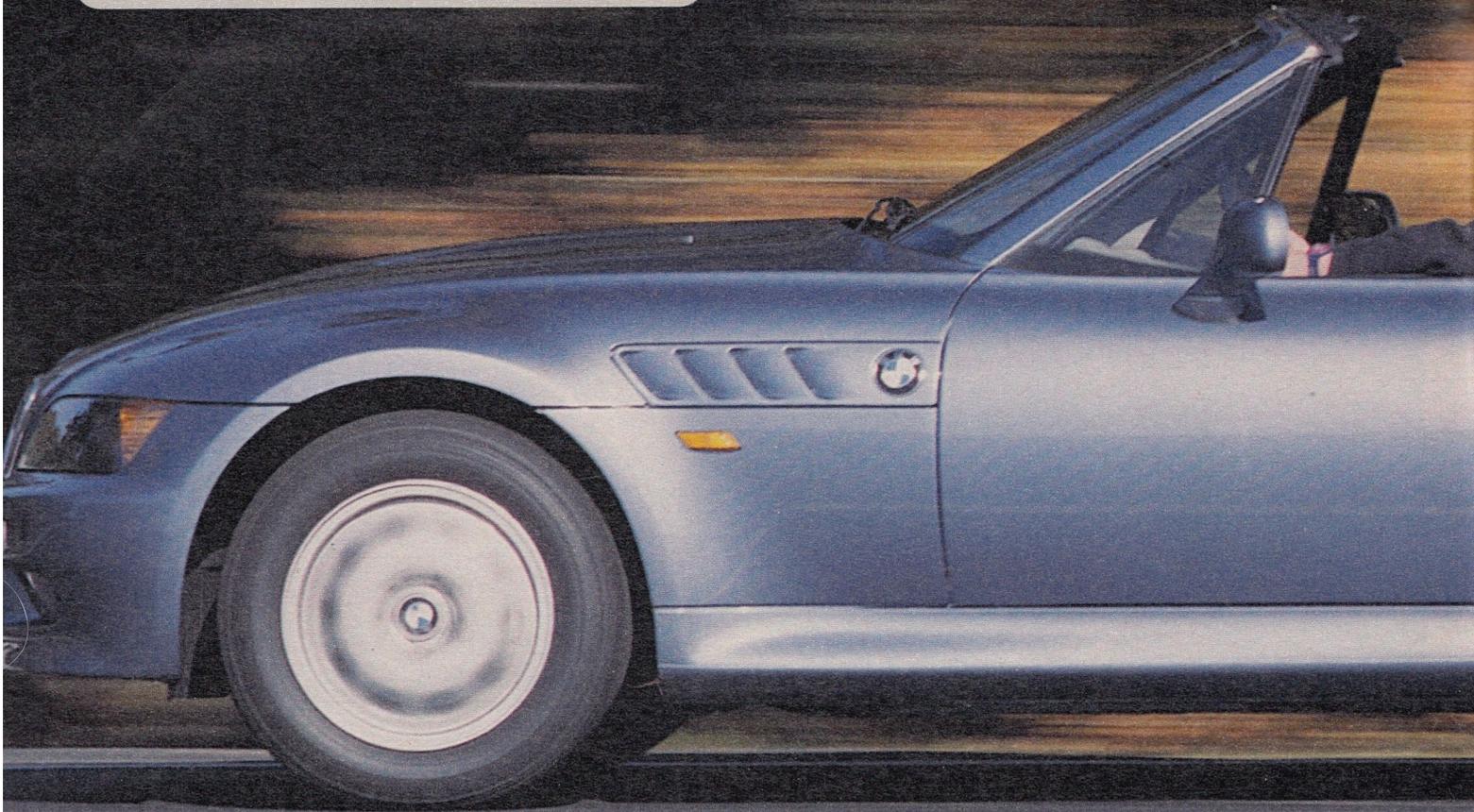


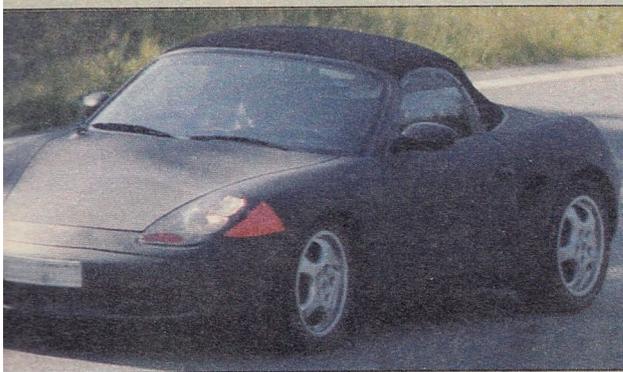
Es ist soweit: Die neue deutsche Roadster
luftigen Bayern vorab in seinem Herste
Alternativen von Mercedes, Porsche und

Foto: B. Rauh

Test mit Sechszylindern: BMW will den Z3 auch
mit 2,8-Liter bzw. als M3 bringen. Zu erken-
nen am Stoßfänger und an den größeren Rädern



Der neue Z3 für 2



Der Boxster
von Porsche:
Mittelmotor

Der kleine
Porsche kommt
als letzter der
drei deutschen
Roadster im
Herbst '96. Der
Sechszylinder-
Boxermotor
(2,5 Liter, 200
PS) ist komplett
neu entwickelt,
er sitzt quer vor
der Hinterachse.
Mit rund 75 000
Mark ist der



er-Welle rollt. Als erster startet BMW mit dem Z3 im März. In den USA. Dazu präsentieren wir die geballte Ladung von Lotus. Noch mehr offene Autos in Tokio: Rückblick auf die



Einfach zzzauberhaft!

Der neue BMW Z3 verzaubert. Sogar Bond, James Bond. Der erledigt die Aufträge Ihrer Majestät im neuen Saifen „Goldeneye“, der am 28. Dezember in den Kinos anläuft, am Steuer eines Z3. Gerührt und nicht geschüttelt, so wird berichtet, wollte 007 den knackigen Roadster nach Drehende gar nicht mehr herausrücken.

Verständlich. Denn der Bayer aus dem neuen US-Werk Spartanburg in South Carolina kommt der strengen Definition eines Roadsters verdammt nahe und trifft die BMW-Formel „Freude am Fahren“ besser als

jeder säuselnde Zwölfzylinder.

Der 4,02 Meter lange Z3 wirkt modern und hat doch diesen Hauch von Nostalgie ins Blech gebügelt, der uns Autofans unter die Haut kriecht. Seitliche Kühlgitter (nur Attrappe) erinnern an den BMW 507 aus den 50ern, die flache Gürtellinie und die gewölbte Motorhaube verleihen dem Zweisitzer eine ganz spezielle Dynamik. Nein, der Z3 ist kein Auto, das emotionslos durch unsere Herzen fegt. Den will man besitzen. Jetzt, sofort.

Die Magie des Innenraums wächst zwischen

kluger Selbstbeschränkung und zeitgemäßem Komfort. Nicht zuviel, nicht zuwenig. Armaturen, Bedienelemente und Sicherheitsausstattung (Doppel-Airbag, Gurtstraffer) entsprechen BMW-Standard.

Die Sitze hingegen sind nicht auf den verwöhnten Herrenfahrer zugeschnitten. Das Gestühl ist recht zierlich, die Rückenlehne für die James Bonds von heute zu kurz. Und das ungefütterte Stoffverdeck offenbart innen schonungslos sein freiliegendes Metallgestänge, genau wie damals bei den urigen britischen Road-

stern. Entsprechend laut (aber nicht nervig) ist der Fahrtwind, entsprechend einfach dagegen das Dachöffnen: Vorne am Scheibenrahmen zwei Riegel lösen, und schon lässt sich das Verdeck im Handumdrehen hinter die Sitze „werfen“. Bei diesem simplen Befreiungsschlag stört lediglich die Montage der störrischen Abdeckung. Eine Klappe wie beim Dreier-Cabrio wäre sinnvoller gewesen. Zumal ein elektrisches Verdeck ab Herbst 1996 ohnehin vorgesehen ist, ebenso ein Hardtop.

Weiter auf Seite 12



Zukunftsmusik sind dagegen ein 2,8-Liter-Sechszylinder und ein heißer Z3-M mit 326-PS-Motor aus dem M3. Beim Verkaufsstart im März 1996 sind für den Z3 zwei Vierzylinder einsatzbereit: ein 1,8-Liter-Zweiventiler mit 115 PS und ein auf 1,9 Liter aufgebohrter Vierventiler mit 140 PS.

Und die zaubern auf Anhieb genug Roadster-Feeling

Technische Daten

Vierzyl.-Reihenmotor, eine obenl. Nockenwelle, Kat, Hubraum 1796 cm³, Bohrung x Hub 84,0 x 81,0 mm, Verdichtung 9,7:1, Leistung 85 kW (115 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 168 Nm bei 3900/min, elektron. Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, Scheibenbremsen, vo. innenbel., ABS, Reifen 205/60 R 15 V, Kofferraum 180 l, Tank 51 l, L/B/H 4025/1692/1288 mm, Leergewicht 1225 kg, Zuladung 250 kg, Preis: 43 700 Mark

in den Z3, zumal der Fahrtwind bei offenem Verdeck schon ab 50 kräftig um die steile Frontscheibe fegt.

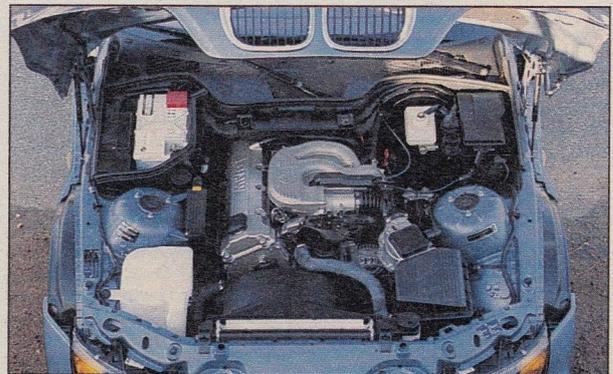
Für einen heißen Steptanz brauchte der Exil-Bayer noch a bisschen mehr Schmalz in den Muskeln. Neben dem Gewicht (1,22 Tonnen) trägt auch das vom Dreier compact abgeleitete Fahrwerk dazu bei, daß der Z3 nicht ganz so unbeschwert auftrumpft wie ein Mazda MX-5.

Der BMW ist einfach mehr Auto als Spielzeug. Er liegt so unverschämt satt auf der Straße, daß es schon fast wieder langweilig wird. Kurvengeschwindigkeiten, bei denen ein MX-5 längst keck den Hintern rausschwenkt, nimmt der Z3 spielerisch und ohne jede Regung. Und nur mit Gewalt läßt sich der Bursche zu einem Drift überreden.

Spielerisch leicht dagegen,

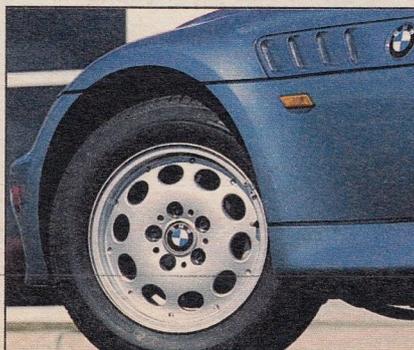


BONDS NEUER DIENSTWAGEN: Blau, offen, schnell. Wetten, daß 007 in diesem Innenraum mehr auf seine Beifahrerin geachtet hat als auf die integrierten Kopfstützen? Die Sitze fahren elektrisch vor und zurück (Serie)



Klassisches Roadster-Rezept: Motoren (vom 3er-compact) vorne längs eingebaut, Antrieb hinten

ZWISCHEN GESTERN UND HEUTE Die Seiten-Klappen im Stil des BMW-Roadsters 507 aus den Fünzigern sind nur Attrappe und kosten ebenso extra wie die Alufelgen. Serienmäßig: abschließbare Fächer hinter den Sitzen (o.)



fast wie in Trance, klickt der Schalthebel durch die Kulisse. Die feinfühligere Lenkung des Z3 hätte sich mancher Roadster der Sixties ebenso gewünscht wie 180 Liter Kofferraum, genug Platz für ein Golfbag, oder die steife Karosserie. Kinderkrankheiten wie ein ungewollt aufspringender Kofferraumdeckel sollten bis zum Auftritt im März kuriert sein.

Denn der BMW erscheint mit einem Tusch: Der Z3 1.8 kostet 43700 Mark (serienmäßig mit ABS, Zentralverriegelung und Servolenkung), der kaum flottere 1,9er 48700 Mark. Ohne doppelten Boden. Der Trick mit dem Preis gefällt uns am besten. Einfach zauberhaft. **TH/joe**