



ALLTAGSTAUGLICHKEIT So hoch, wie bei einem zweisitzigen Roadster eben möglich. Noch besser mit optionalem Hardtop

SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT Verblüffend hoch – denn auch die Karosseriehülle ist komplett geschraubt!

TEILEVERSORGUNG Quasi lückenlos, da die Technik aus Millionsellern wie dem 3er stammt. Großes Gebraucht-Angebot

Born in the USA

Bruce Springsteen bevorzugte Corvette, aber auch der Bayern-Zweitzer Z3 wurde in den USA gebaut. Und das ohne qualitative Nachteile, wie wir heute wissen...

Das erste Publikum, das den neuen BMW Z3 zu sehen bekam, waren die Besucher eines New Yorker Kinos, in dem am 13. November 1995 der lange erwartete neue James-Bond-Film *GoldenEye* uraufgeführt wurde. Nicht-Cineasten mussten sich da noch fünf Wochen gedulden, erst Mitte Januar glänzte der Roadster im Scheinwerferlicht der Detroit Motorshow, dort freilich ohne jene von „Q“ ersonnene Zusatzausstattung wie integrierte Stinger-Raketen.

New York? Detroit? Der Präsentationsort ergab sich aus der Tatsache, dass der Z3 als erstes BMW-Modell ausschließlich in den USA gebaut wurde, im neu errichteten Werk in Spartanburg, South Carolina. Von der Verlagerung versprachen sich die Münchener eine stärkere Kundenbindung im wichtigsten Exportmarkt und eine dank niedrigerer Löhne günstigere Produktion. Vor allem aber wurden so Währungseffekte eines anhaltend schwachen Dollars ausgeschaltet, der deut-

sche Produkte in den USA schmerzhaft verteuert hatte.

Obwohl die US-Belegschaft vor Produktionsanlauf in München geschult worden war, kämpfte BMW anfangs mit heftigen Qualitätsproblemen, teilweise mussten die nach Europa verschifften Z3 im Werk Regensburg stark nachgebessert werden. Möglich wurde

dies durch die Konstruktion der Karosserie, an der alle sichtbaren Blechteile außer dem Scheibenrahmen und der Leiste zwischen Verdeck und Heckdeckel einstellbar verschraubt sind.

Das Baureihen-Kürzel E36/7 verwies auf den Spender der Technik, die aus der dritten 3er-Reihe (E36) stammte, die raumökono-

Beim Facelift 1999 erhielten alle Z3 die breite Hinterachse, die beim Ur-Z3 (oben) den Sechszylindern vorbehalten war



mische Schräglenker-Hinterachse spendierte der Compact.

Obwohl weder die operettenhaften 507-Zitate an den Flanken noch der anfangs servierte 1,8-Liter auf ungeheilte Begeisterung stießen, rollte bereits zwei Jahre nach Produktionsstart der hunderttausendste Z3 vom Band. Im April 1999 unterzog BMW die Baureihe einer Auffrischung, die allen Modellen L-förmige Rückleuchten und jene breite Hinterachse einbrachte, die bis dato dem 2.8er vorbehalten war. Im Juli 2002 lief der Z3 nach 279.273 Roadstern und 17.815 Coupés aus, wobei letztere nicht Gegenstand dieser Kaufberatung sind.

Unterstützung erhielten wir durch Dieter Tögel, der in Hochheim bei Frankfurt/Main eine freie Werkstatt mit BMW-Schwerpunkt betreibt (Tel. 06146/84455, dieter.toegel@t-online.de). Mit fundierten Fachinformationen versorgte uns Martin Rehkate aus München vom *Z3 roadster Club Deutschland e.V.* (siehe *Der Spezialist*).

KAROSSERIE/VERDECK

Sehr gute Rostvorsorge und überwiegender Schönwetterbetrieb lassen viele Z3 nach 20 Jahren noch prima dastehen. Korrosion setzt meistens an den Schwelleren an, die im Dauerbeschuss der Reifen liegen. Mit den Jahren dringen zudem Schmutz und Nässe in die Hohlräume hinter den Innenradhäusern. Leider lässt sich das Ausmaß des Verfalls erst nach Demontage der geschraubten Schwelberleinde wirklich ermessen.

Zeigen die Seitenteile an der Unterkante Bläschen, rührt dies nach Rehkates Erfahrung von Schwitzwasser, das sich auf der Innenseite sammelt. „Ein Drama ist das nicht, schließlich sind auch die Seitenteile verschraubt“, beruhigt er und verweist auf die Unterkanten der hinteren Kotflügel zwischen Radlauf und Rückleuchten, die ebenfalls bisweilen rosten.

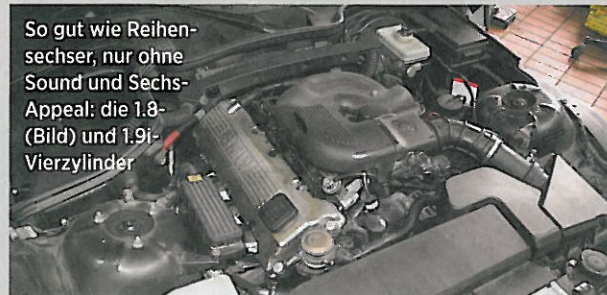
Blieben noch die Hauben, wobei die hintere um das Schloss herum gammeln kann und die vordere oberhalb der Vorderräder. „Eigentlich sind die Kanten durch die Kunststoff-Radhausschalen abgedeckt. Bei Tieferlegungen oder Spurverbreiterungen verlangt der TÜV jedoch oft, dass die Schalen außen beschnitten werden“, erläutert der Clubvorsitzende.

Ähnlich solide präsentiert sich meistens die Unterseite des Roadsters, unser Fotoobjekt ist das beste Beispiel: Trotz rund 200.000 Ganzjahres-Kilometern zeigen nicht einmal Fahrwerksteile wie Schräglenker oder Schraubenfedern nennenswerte Rost-

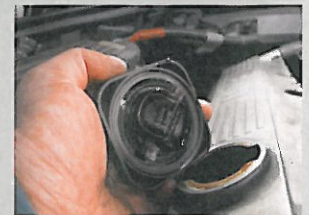
MOTOR UND ANTRIEB



Von den VANOS-Problematik abgesehen, gelten die Sechszylinder als Dauerläufer, reißende Krümmer kommen vor



So gut wie Reihen-sechser, nur ohne Sound und Sechsen-Appeal: die 1.8- (Bild) und 1.9i-Vierzylinder



Karamellose am Öldeckel deutet auf durchgeblasene Kopfdichtungen hin



Typischer Ölnebel am Ventildeckel aufgrund mitlackierter Dichtflächen



Zwitschernde Keilriemen sind normal, die Spannrolle sollte stets mit gewechselt werden



Alle Achtung: Dieser Auspuff hat 180.000 Ganzjahres-Kilometer hinter sich



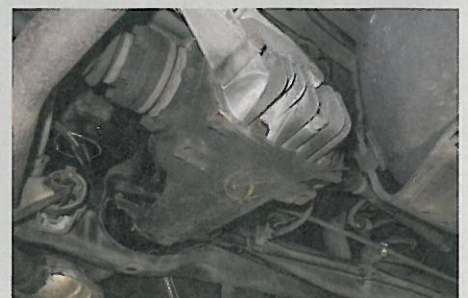
Spinnende Luftmassenmesser finden sich bei allen Herstellern



Die Kunststoff-Schlauchstutzen (Pfeil) sind nach 20 Jahren versprödet



Technisch unproblematisch und haptisch ein Genuss: das Fünfgang-Schaltgetriebe



Dreiliter und Z3 M können unter gewalttätigen Fahrern ihre Differentiale zerraspeln

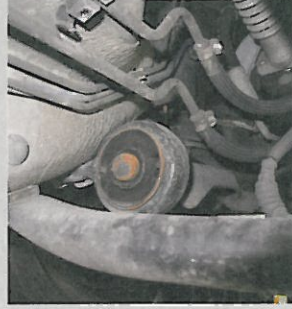
FAHRWERK UND BREMSE



Lenkt das Heck mit, sind die berühmt-berüchtigten Tonnenlager hinüber



Die Querlenker sind nicht – wie damals schon oft – einteilig, Traggelenke und Buchsen...



...können einzeln getauscht werden. Bei letzteren bietet sich Ersatz aus PU an



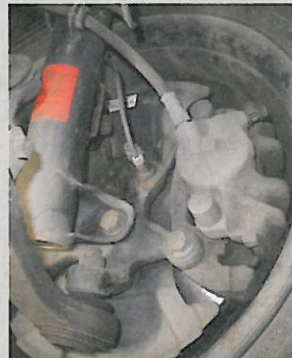
Die Traggelenke unterliegen normalem Verschleiß – sofern auch die Fahrweise normal ist



Ölige Spurstangen, Gluckern in den Faltenbälgen? Dann hat sich das Lenkgetriebe seines Schmierstoffs entledigt



Im ABS-Steuergerät können Lötstellen brechen. Reparatur mit Heilmitteln ist möglich, Profis fordern rund 200 Euro



Ohne Befund: Die Radbremsen sind wirkungsvoll, standfest und dauerhaft stabil

Ersatzteilpreise

BMW Z3 2.8i

Kotflügel vorn	238 €
Seitenteil hinten	333 €
Motorhaube	914 €
Schweller	161 €
Verdeckhaut (schwarz)	1250 €
Anbauteil F	?? €
Bremsscheibe vorn/hinten	100/63 €
Bremsbeläge vorn/hinten	140/82 €
Tonnenfedern Hinterachse	200 €
Wasserpumpe	101 €
Kühler	321 €
Kennfeld-Thermostat	90 €
Keilriemen-Set	239 €
Lenkgetriebe (im Austausch)	967 €
Scheinwerfereinheit	712 €

BMW AG, www.bmw.de

Weitere Anbieter finden Sie im Kleinanzeigenteil

Clubadressen

Z3 roadster Club Deutschland e.V.

Martin Rehkate
Kranichweg 3
D-81827 München
Tel.: 089/40906152 oder 0171/3713328
E-Mail: info@bmw-z3.club
www.bmw-z3.club

BMW 3er Club E36 e.V.

Martin Vogt
Clara-Grundwald-Weg 13
D-41069 Mönchengladbach
Tel.: 0172/2638122
E-Mail: vorstand@3er-club-e36.de
www.3er-club-e36.de

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.

ansätze. Ebenso selten ist Korrosion am Bodenblech, sofern Aufsetzer des tief liegenden Zweitsitzers nicht den Unterbodenschutz beschädigt haben.

Rund um das Verdeck hat der Clubvorstand mehrere Schwachstellen diagnostiziert: „Vorab: Zirpende Geräusche oberhalb von 160 km/h stammen von einer undichten Frontscheibenverklebung. Dringt beim Fahren Wasser ein, sind meistens die mehrteiligen Dichtungen zwischen Scheibenrahmen, Tür und Verdeck geschrumpft. Manchmal helfen Pflegemittel, um die Dichtungen wieder aufzurichten, und eine Umdrehung mehr Vorspannung an den Fanghaken. Das Verdeck selbst ist robust, weist aber nach Jahren Druck- und Scheuerstellen auf, reißt am Keder der Heckscheibe oder in der Heckscheibe selbst. Bei Austauschverdecken wird die Scheibe oft fest eingenäht und der Keder verstärkt, das hält länger“, berichtet der Roadster-Fachmann.

TECHNIK

Weitgehend frei von substanziellen Problemen präsentiert sich die Technik. Alle Vier- und Sechszylinder stammen aus dem Konzernregal und fanden sich in identischer Form in 3er und 5er. Alle Motoren steuern ihre Nockenwellen über haltbare Steuerketten, und alle Motoren sind bei sinniger Fahrweise und Wartung für 300.000 Kilometer gut. Nur halb so haltbar ist der wenige 1000 mal gebaute Z3 M Roadster mit dem hochdrehenden Sechszylinder des M3. Das M-Kürzel garantiert Porsche-Performance, allerdings auch zu Porsche-Preisen, was die Ersatzteile angeht...

Sofern nicht nachweislich erledigt, sollten Neubesitzer stets prophylaktisch die Schlauchstutzen, das Thermostatgehäuse und die Wasserpumpe wechseln. Alle genannten Teile sind nämlich aus Kunststoff und nach 20 Jahren meist versprödet, wie übrigens auch die oft undichten Kunststoff-Kühlerzargen. „Bei den Wasserpumpen lösen sich die Flügelräder von den Achsen. Für die Kopfdichtung heißt das Alarmstufe Rot“, erklärt BMW-Spezialist Dieter Tögel.

Die Motoren sind Diagnose-fähig, Software und Stecker gibt es für zweistellige Beträge etwa in Foren wie www.bmw-syndikat.de. Ölnebel im Bereich der Ventildeckeldichtung sind üblich und resultieren daraus, dass der Motorlack auch auf den Dichtflächen sitzt und vom Schmierstoff unterwandert wird.

Kurzes Klappern nach dem Kaltstart stammt von den bei allen Motoren verbauten Hydrostößeln und ist normal. Bleibt das Geräusch, können

Stößel defekt oder aufgrund alten Öls verstopft sein. Handelt es sich um einen Sechszylinder und klappert es vorn an der Stirnseite des Kopfes, fällt der Verdacht auf die VANOS-Einheit, die sich anfangs nur einlassseitig und ab 1999 an beiden Nockenwellen findet und für die variablen Steuerzeiten zuständig ist. Rehkate: „In den ölhydraulischen Stellmotoren verschleiben Dichtringe, deren Austausch durch Originalteile keine dauerhafte Lösung ist. Es gibt jedoch Firmen, die verbesserte Dichtsätze anbieten oder das VANOS überholen.“ Die Reparatur ist nicht banal und kostet Selberschrauber rund 250 Euro je Einheit.

Mit funktionslosen Stellern zeigen die Motoren Antrittsschwäche, plötzliche Drehzahlschwankungen und erhöhten Verbrauch. Ursache dieser Symptome kann aber auch ein schwächelnder Luftmassenmesser sein, defekte Zündspulen sowie Kurbel- oder Nockenwellen-Sensoren oder, bei 24-Ventilern, ein ausgeschlagenes Inkrementenrad, das vorn auf der Kurbelwelle sitzt, Schwingungen tilgt und den Zündzeitpunkt steuert.

Zweimassen-Schwungräder und Kupplungen machen wie die Getriebe kaum Ärger. Klackern bei Lastwechseln deutet auf Spiel im Antriebsstrang hin, ist aber meist unkritisch. „Da man fast auf der Hinterachse sitzt, fällt es einem eher auf als bei anderen Autos“, beruhigt der Münchener. Stichwort Diff: Bei scharf gefahrenen Sechszylindern werden hohe Torsionskräfte über das Differential in den Kofferraumboden eingeleitet. Sie können dazu führen, dass der Boden seitlich am Übergang zum linken Radhaus reißt. Prüfen lässt sich das nur bei entleertem Kofferraum, eine Reparatur ist sehr aufwendig.

Die Bremsen verrichten unauffällig ihren Dienst, „aber ABS-Steuergeräte musste ich schon öfter tauschen“, blickt Tögel zurück. TÜFler haben die Rechereinheit schon geöffnet und nachgelötet, Profis nehmen ab 200 Euro für die Reparatur.

Der Z3 sitzt wie ein Handschuh und fährt wie ein Go-Kart. Wer dieses Feeling weidlich auskostet, wird sich absehbar den Fahrwerkslagern widmen müssen, speziell den hinteren Tonnenlagern und Querlenkerbuchsen vorn, deren Ableben ein schwammiges Fahrverhalten und Gepolter ankündigt. „Sportliche Fahrer sollten PU-Buchsen aus dem M-Programm oder Zubehör verbauen, dann ist Ruhe“ rät Rehkate. Eine ähnlich simple Lösung gibt es nicht für das Lenkgetriebe, das nicht selten seine Ölfüllung in die Faltenbälge entlässt. „Dass der Lenkservo bei Volleinschlag ein lautes Geräusch von sich gibt, ist hingegen normal“, ergänzt Martin Rehkate. Abschließend fällt ein Blick in die unteren Federteller der Hinterachse, in denen bisweilen eine abgebrochene untere Windung klappert.

ELEKTRIK/INTERIEUR/ZIERRAT

Der Kabelstrang des – zum Glück Can-BUS-losen – Z3 wird seiner leitenden Funktion gerecht, für Verdruss sorgen nur zwei Bauteile. Rehkate: „Der Motorhabensensor der Alarmanlage löst gern mal falschen Alarm aus, weswegen ihn viele Eigner stilllegen. Das zweite Problem ist eher mechanischer Natur: Hebegestänge und Führungen der Seitenscheiben werden schwergängig. Der E-Antrieb ist aber so kräftig, dass er schlimmstenfalls ein Halteblech im Türinneren abreißt, statt zu versagen.“

TECHNISCHE DATEN

BMW Z3 ROADSTER

MOTOR

Bauart	Vierzylinder: Wassergekühlter Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; je zwei (1.9: vier) v-förmig im Kopf hängende Ventile, von kettengetriebener obenliegender Nockenwelle (1.9: dohc) über Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Bosch/Siemens Motronic Sechszylinder: Wassergekühlter Sechszylinderviertakt-Reihenmotor; je vier v-förmig im Kopf hängende Ventile, von zwei kettengetriebenen obenliegender Nockenwellen über Hydrostößel betätigt; siebenfach gelagerte Kurbelwelle; Siemens-DME-Einspritzung
Bohrung x Hub	Vierzylinder: 1.8: 84 x 81 mm; 1.9i/1.9: 85 x 83,5 mm Sechszylinder: 2.0i: 80 x 66 mm; 2.2i: 80 x 72 mm; 2.8i: 84 x 84 mm; 3.0i: 84 x 89,6 mm
Hubraum	Vierzylinder: 1.8: 1796 ccm; 1.9i/1.9: 1895 ccm Sechszylinder: 2.0i: 1991 ccm; 2.2i: 2171 ccm; 2.8i: 2793 ccm; 3.0i: 2979 ccm
PS bei U/min	Vierzylinder: 1.8: 115 bei 5500; 1.9i/1.9: 118 bei 5500/140 bei 6000 Sechszylinder: 2.0i: 150 bei 5900; 2.2i: 170 bei 6250; 2.8i: 192-193 bei 5300; 3.0i: 231 bei 5900
Nm bei U/min	Vierzylinder: 1.8: 168 bei 3900; 1.9i/1.9: 180 bei 3900/180 bei 4300 Sechszylinder: 2.0i: 190 bei 3500; 2.2i: 210 bei 3500; 2.8i: 275-280 bei 3950; 3.0i: 300 bei 3500
Antrieb	Einscheiben-Trockenkupplung; Fünfgang-Schaltgetriebe (2.0i bis 2.8i: wahlweise Viergang-, 3.0i Fünfgang-Automatik); Hinterradantrieb

KAROSSERIE

Aufbau	Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie
L x B x H	Vierzylinder: 4050 x 1692 (ab '98: 1740) x 1288 mm Sechszylinder: 4050 x 1740 x 1306 mm
Radstand	2446 mm
Leergewicht	1150 (1.8) bis 1285 (3.0i) kg

FAHRWERK

Vorderachse	Einzelradaufhängung an Dreieck-Querlenkern und MacPherson-Federbeinen; Querstabilisator
Hinterachse	Einzelradaufhängung an Schräglenkern; Teleskopstoßdämpfer; Schraubenfedern; Querstabilisator
Bremsen	Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Scheiben rundum (Sechszylinder: vorn innenbelüftet); ABS

DATEN & MESSWERTE

Verbrauch Ø	Vierzylinder: 8 bis 10 l Super/100 km; Sechszylinder: 8 bis 12 l Super/100 km
Vmax	1.8/1.9i: 194 km/h; 1.9: 205 km/h; 2.0/2.2i: 210 km/h; 2.8i: 218 km/h; 3.0i: 240 km/h
Bauzeit	1.8: 1995 bis 2000; 1.9i: 2000 bis 2002; 1.9: 1995 bis 1999; 2.0: 1999 bis 2000; 2.8i: 1996 bis 2000; 2.2i/3.0i: 2000 bis 2002
Stückzahl	279.273 (nur Roadster)

DER SPEZIALIST



Zett hoch drei

„Als ich mitbekam, wie der Nachfolger aussehen würde, habe ich mir in letzter Sekunde noch einen Z3 bestellt“, blickt **Martin Rehkate** ins Jahr 2002 zurück. Diesen zehntletzten gebauten Dreiliter-Roadster besitzt er bis heute. „Während der immer noch fünfstelligen Kilometerleistung hat er nicht ein einziges Mal Salz gesehen“, betont der 47-Jährige stolz. Doch der Top-Zustand bedeutete auch Bürde, weswegen der Ingenieur sich zusätzlich einen 2,8-Liter-Roadster zulegte, schließlich gibt es auch schöne Wintertage. Und weil so eine Sammlung ohne „Turnschuh“ nicht komplett ist, kam schließlich noch ein Z3 M Coupé dazu mit dem atemberaubenden S54-Sechszylinder aus dem zeitgenössischen M3.

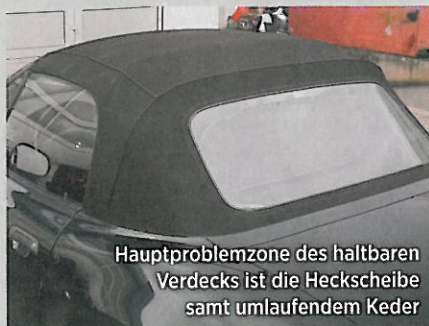
INTERIEUR UND ZIERRAT



Wackelnde Sitze und brechende Türgriffe und -öffner sind im Interieur die einzigen Vorkommnisse



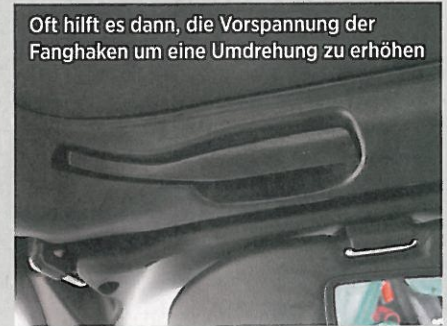
Nicht einmal die bisweilen schlappen Hauben-Gasdruckdämpfer sind wirklich teuer



Hauptproblemzone des haltbaren Verdecks ist die Heckscheibe samt umlaufendem Keder



Sind die Dichtungen zwischen Tür, Verdeck und Scheibenrahmen geschrumpft, tröpfelt es innen bei Regenfahrten



Oft hilft es dann, die Vorspannung der Fanghaken um eine Umdrehung zu erhöhen



Kabelbruch: Bleibt die dritte Bremsleuchte dunkel, liegt der Fehler genau hier



Die Spiegelsockel aus Aluguss sind oft heftig korrodiert, es gibt Ersatz aus Kunststoff



Bei den Scheinwerfern sind Schutz- und Streuscheiben genau zu inspizieren

Im Interieur können Türöffner und -haltegriffe brechen, Neuteile sind verfügbar und bezahlbar. Dass das CD-Laufwerk der Serienradios nur eine begrenzte Lebensdauer hat, dürfte in Zeiten von iPod & Co. niemanden erschüttern – im Gegensatz zu lästig wackelndem Gestühl: „Die ab Werk verbauten Dämpfungselemente werden vom Schmierfett der Sitzschienen zersetzt, im Internet gibt es Ersatz aus ölbeständigem Material“, hat der Münchner herausgefunden.

Die letzten beiden Checkpunkte: Bei den Außenspiegeln korrodieren die Aluguss-Füße. Und die Scheinwerfer nerven mit erblindenden Abdeckscheiben, bei den Modellen ab '99 verkokeln zudem die Kunststoff-Streuscheiben, was HU-relevant ist.

FAZIT

Auf den ersten Blick mag der BMW Z3 ein wenig feminin wirken, aber er ist ein zäher Hund und für sein geringes Alter erstaunlich

fettfrei und puristisch. So waren Fahrer-Nanys wie die ASC+T genannte Traktionskontrolle überhaupt erst ab 1997 lieferbar.

Was Spaß macht, ist entweder ungesund, verboten oder teuer. Auf den Z3 trifft nichts davon zu, wobei sich letzteres gerade ändert, so Martin Rehkate: „Wem vier Zylinder reichen, der findet noch eine gute Auswahl gepflegter Fahrzeuge für moderate Beträge, während die tollen Sechszylinder schon länger im Wert steigen.“ Die Erkenntnis ist da: Der Z3 dürfte einer der letzten Vertreter puristischer Fahrmaschinen ohne überbordende Elektronik sein, die alltagstauglich, von Hobbyschraubern beherrschbar und mit lückenloser Teileversorgung gesegnet sind. Der letzte mit Reihensechszylinder sowieso.

TEXT Dirk Ramackers
FOTOS A. Beyer/DR/Archiv
d.ramackers@oldtimer-markt.de



CLASSIC-DATA-MARKTWERT

Z3 ROADSTER	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
1.8i	1995-1998	-	11.100 €	4.500 €	2.500 €	-	43.700 DM
1.9i	1995-1999	-	11.700 €	5.000 €	2.900 €	-	48.700 DM
2.2i	2000-2002	-	14.600 €	7.500 €	4.100 €	-	54.350 DM
2.8i	1996-2000	-	18.000 €	9.700 €	4.900 €	-	61.300 DM
3.0i	2000-2002	-	23.500 €	13.600 €	6.700 €	-	94.300 DM