

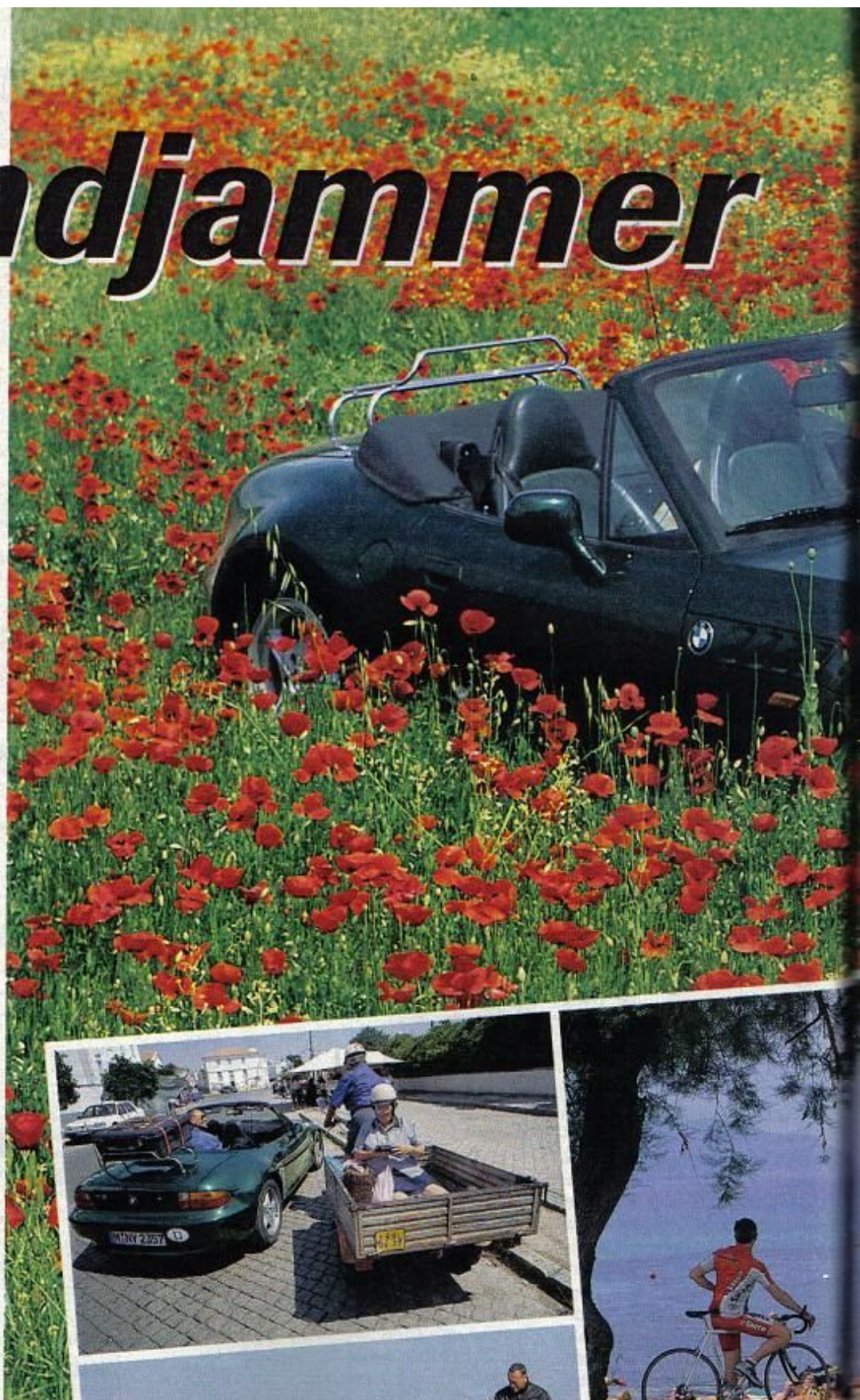
# Windjammer

Die Erwartungen an den Roadster **BMW Z3 2.8** sind mindestens so hoch wie der Preis. Doch der 100 000-km-Dauertest offenbart auch Schwachpunkte wie nachlässige Verarbeitung und lautes Windgeräusch.

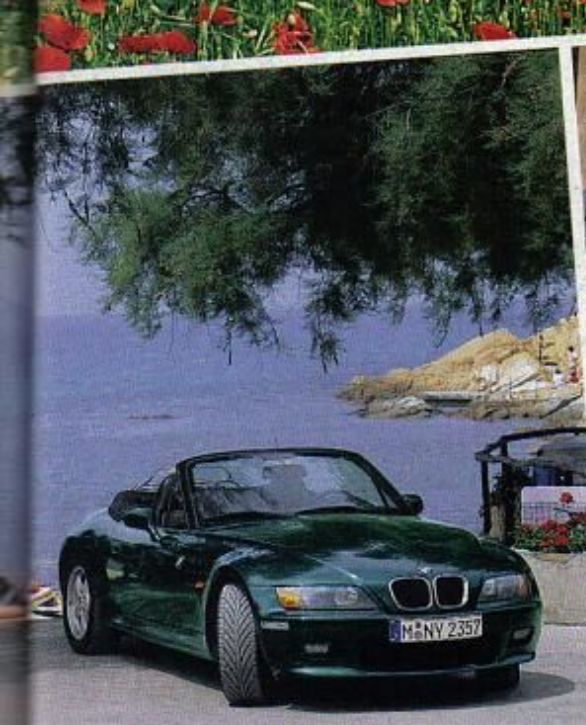
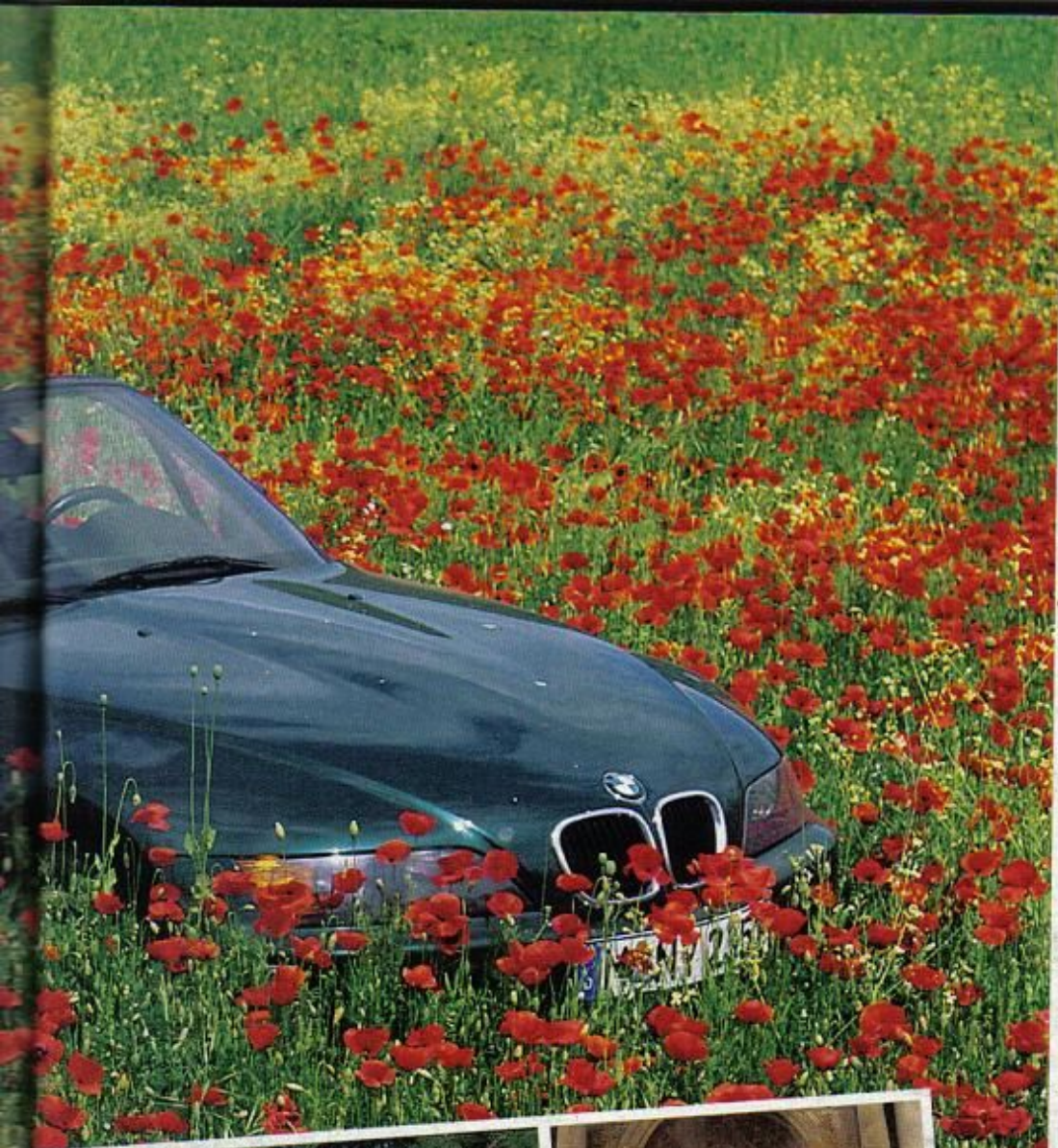
**W**er Wind sät, erntet Sturm – eine biblische Weisheit, zutreffend auch für große und kleine Fahrten im BMW Z3. Ob mit ganz geschlossener Stoffkapuze über dem Kopf oder oben völlig ohne – im Sportzweisitzer von BMW ist der Wind als lärmiger Genosse immer mit im Boot. Das ist nun mal Tradition bei der offensten Version der offenen Autos, das gehört sich so für Roadster, kann aber auch lästig sein.

Roadster-Leid hatte aber im Z3 viele Facetten: beispielsweise, wenn beim Aussteigen der Kopf gegen die Spannröhre des ungefüllten Stoffdachs rumpelte. Oder wenn beim Verlassen des Z3 im Regen – in unseren Breiten eine doch häufige Erscheinung – ein kräftiger Extraguss Wasser vom Zelt-dach auf den Passagier herniederprasselte. Wenn Fingernägel knickten bei dem Versuch, die bockelharte Persenning über das heruntergeklappte Verdeck zu zurren und auf den Halteknöpfen einzurasten.

Die textile Kuppel, in geöffnetem Zustand stramm gefaltet im Bergeschlitz hinter den Sitzen, schuf wirklich nur in einem Punkt Anlass zu Vergnügen: Sie ließ sich, obwohl manuell abklappbar, auch von







**Blumen für den Dauertest-Z3** – nach Begegnungen mit einem urigen Provinz-Cabrio in Portugal, friedlichen Stieren in den Weiten Andalusiens, Rad- und Wassersportlern am Mittelmeer, säulenreichen Mauern in Italien und einem historischen Windjammer im Hafen von Lissabon

Frauenpower gut versenken. Schneller übrigens als mit der serienmäßigen Elektrohydraulik, auf die man allerdings bei 1300 Mark Aufpreis auch verzichten kann.

Sonst fiel der faltbare Wetterschutz durch störende Ermüdungserscheinungen auf: Nach halber Dauertestdistanz musste das vorne und nahe der Heckscheibe angerissene, an den Lagerfalten ziemlich verschmutzte Verdeck erneuert werden. Die Plastik-Heckscheibe hatte sich überdies fast blind gescheuert im Staufach – eine echte Fallgrube für Straßenstaub.

Zu Testende schwächelt die Tuchhaube schon wieder und sollte ersetzt werden – eine teure Trockenhaube, falls die jeweils rund 3600 Mark für ein neues Verdeck nicht über BMW-Kulanz reguliert werden.

Mit Roadster-Charakteristik ziemlich antiquierter Art und allerlei Knarzgeräuschen wartete über die Distanz auch das Gestühl im Z3 auf: Die Vielfalt mechanischer Gestänge ließ sich deutlich spüren unter ihrer Oberhaut und malträtierte jedes Steißbein. Nicht zuletzt, weil aus den Sitzflächen im Laufe der Zeit haltlose Sitzfladen geworden waren.

Auf ihren in amerikanischem Stil versiegelten Oregonleder-Oberflächen, merkwürdig eingefärbt und jeglicher Atmungsfähigkeit beraubt, kam kein transpirationsfreies Mikroklima auf. Nicht anders als im Rücken der Insassen: Die Sitzlehnen sind zwar gut konturiert, foltern auf längeren Distanzen aber mehr, als dass sie stützen.

Auf einer Zweitages-Expressfahrt von Lissabon nach Stuttgart wurde das besonders schmerzlich spürbar. Wie manches andere auch, was bei gängiger Roadster-Routine, freizeitfreudiger Kurzstrecke nämlich, als weit weniger störend notiert wird.

Zur ehrlichen Freude an der auch bei iberischen Außentemperaturen von über 40 Grad hervorragend arbeitenden, zusammen mit dem optimalen Lüftungssystem bestens regel-

FOTOS: HARTMANN, PUGMEISTER, R&C, SCHMID, H.P. SEUFERT



**EINREISSENDE NÄHTE** führten dazu, dass nach halber Dauertest-Distanz ein neues Verdeck fällig war



**Häufig DEFЕКTE GLÜH-LAMPEN** lassen darauf schließen, dass sich im Elektrosystem des Z3 möglicherweise Spannungsspitzen mit bösen Folgen aufbauen



Der angeblich selbstlernende **FENSTERHEBER-MOTOR** lernte es nicht richtig, die Scheibe in der Fahrertür ganz nach oben zu schieben. Erst ein Wechsel und die Justierung der Dreieckscheibe schufen Abhilfe



baren Klimaanlage (2200 Mark Aufpreis) – nicht nur im Südsommer ein Muss – gesellte sich der Verdross über den viel zu kleinen Tank. Bei zügiger Fahrt stand schon nach jeweils dreieinhalb Stunden (oder 350 bis 400 Kilometern) ein Tankstopp an. Wobei der Ordnung halber festgehalten werden soll, dass der Verbrauch von Superbenzin je nach Fahrweise um bis zu siebeneinhalb Liter auf 100 Kilometer variieren kann – von 8,3 bis zu 15,8 L/100 km.

Nicht unbedingt zu klein, wohl aber völlig überhitzt durch den darunter liegenden Auspuff zeigte sich der Kofferraum: Mit Kosmetik reisende Passagiere konnten ihre Goodies ausschließlich im Fußraum

Störungen		Reparaturen
km		Kosten <sup>1)</sup>
9313	Linke Auspuffzierblende lose	
29 455	Auspuffblenden ersetzen lassen	126,44
35 727	Verdeck reißt vorne links und an der Heckscheibe ein	
40 886	Kupplungspedal knarrt, Wischerblätter schmieren	
46 282	Welle vom Kupplungspedal gefettet, Verdeckschäden geklebt, neue Wischerblätter montiert	(177,48) 52,20
51 354	Neues Verdeck montiert	(3593,80)
54 237	Abblendlicht links defekt	
54 400	Neue H7-Lampe eingebaut	16,95
56 732	Verschluss-Schraube des Auspuffkrümmers hat sich gelöst	
56 955	Auspuffkrümmerschraube ersetzt	(34,80)
59 109	Bremsbeläge vorne erneuert	197,20
60 373	Zündaussetzer bei Leerlaufdrehzahl, linkes Fenster schließt nicht korrekt, linkes Rücklicht defekt	
61 738	Neuer Fensterhebermotor und Gleitstück eingebaut, Zündkerzen und -spulenkabelbaum getauscht, Rücklichtlampe ersetzt	(606,63) 11,12
63 177	Abblendlicht links defekt	
63 509	Abblendlichtlampe erneuert	40,25
63 530	Fahrtürfenster schließt immer noch nicht korrekt	
64 423	Fahrtür komplett zerlegt, ohne Befund	— <sup>2)</sup>
71 604	Beifahrtürfenster schließt schwer, Auspuffendtopf schlägt an Karosserie an, Airbagkontrolle leuchtet ständig, Rücklicht links defekt	
73 048	Airbagfehlereintrag im Fehlerspeicher gelöscht, Auspuffträger ersetzt, Glühlampe für Heckleuchte ersetzt, Fensterheber und Führung rechts geschmiert	— <sup>2)</sup> 94,34 12,90 — <sup>2)</sup>
78 198	Fensterheberführung der Fahrtür neu justiert	— <sup>2)</sup>
93 609	Kennzeichenlampe rechts und Beleuchtung des Heizungsgebläseschalters defekt, Scheibenwischerblätter verschlissen, Rücklicht rechts ohne Funktion	
93 690	Kennzeichenleuchte erneuert, Scheibenwischerblätter getauscht	0,98 45,90
94 000	Bremsbeläge hinten gewechselt, Beleuchtung von Heizungsgebläseschalter ersetzt, Rücklichtfassung getauscht	147,67 34,59 21,90
99 300	Abblendlicht links defekt	
99 355	Abblendlichtlampe erneuert	19,95



<sup>1)</sup> = außerplanmäßige Werkstattaufenthalte; <sup>2)</sup> in Mark; alle Preise in Klammern sind Garantie- oder Kulanzarbeiten; <sup>3)</sup> ohne Berechnung oder Eigenleistung



unter dem Auslass der Luftschächte platzieren. Nicht knitterfeste Garderobe landete logischerweise in einem wasserdichten Koffer auf der Gepäckbrücke über der Heckhaube: Da ist sie proper untergebracht, und der Container verpasst dem BMW noch eine Extra-Portion Roadster-Flair. Fahrverhalten und Verbrauch des Z3 verändern sich auch bei außenbords gestauter Bagage nicht negativ.

Mit dem Fahrverhalten des Z3 ist es übrigens keineswegs zum Modernsten bestellt. Es entstand, vor allem gegen Ende der Distanz, der Eindruck, als würde das Fahrwerk mit all der



**„Kompakte Form, direkte Lenkung und präzise Schaltung ergeben eine tolle Agilität“**

Jochen Albig  
über die Fahreigenschaften

Leistung, die vom 2,8-Liter-Sechszylinder kommt, nicht fertig, als führte das Chassis ein recht freisinniges Eigenleben unter der Karosse.

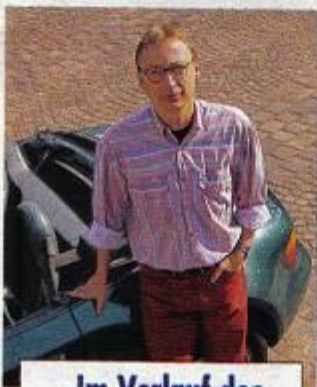
Auf nicht ganz ebenen Straßen lief der Wagen widerwillig geradeaus, er sprang und hoppelte straßenübergreifend – mehr als selbst Roadstern verziehen wird. In schnell gefahrenen Autobahnkurven neigte das Stummelheck auf Bodenwellen zum Versetzen – kaum zur Freude der Piloten. Auf feuchter Strecke wischte die Heckpartie gerne unkon-

**„Bella macchina“ – neidlose Anerkennung in südlichen Gefilden für den schönen Bayern aus Amerika**



trolliert weg – ließ sich sogar bei Trockenheit dazu provozieren –, trotz der Traktionshilfe ASC und trotz der breiten 225er-Reifen auf 16-Zoll-Felgen.

Dieses Verhalten war sicherlich auch einer der Gründe für den kostspieligen Reifenverschleiß: Etwa alle 10 000 Kilometer mussten die Hinterreifen nach vorne montiert werden. Dabei machte es keinen Unterschied, ob nun Michelin HX MXM, Bridgestone Potenza S-02 oder Dunlop SP 9000 aufgezogen waren – der Gummischwund erfolgte bei allen Pnucs in gleichem Maße.



**„Im Verlauf des Dauertests machte der Aufbau einen zunehmend weichen Eindruck“**

Bernd Stegemann  
über die Karosserie

Feststellen ließ sich allerdings, dass ein etwas weniger sportlich ausgelegter, weniger steifer Reifen dem Fahrverhalten des Z3 besser bekam. Dem Portemonnaie des Eigners bekommt sicher keine der häufig fälligen Neubereifungen.

Spartanisch wie beim Fahrkomfort oder im Kofferraumvolumen sollte es nicht zugehen in der Börse von Z3-Eignern: Inspektionen schlagen mit Preisen zwischen 650 und 850 Mark zu Buche, für die dazwischen liegenden Ölwechselintervalle sind auch jeweils 200 Mark zu entrichten. Wenn dann noch Lästigkeiten auftreten, die

## Preise und Unterhaltskosten

### Neupreis und Schätzpreis<sup>1)</sup>

Testwagenpreis am 21. 1. 1998 <sup>2)</sup>	65 215,-
Testwagenpreis am 20. 8. 1999 <sup>2)</sup>	67 810,-
Schätzpreis nach 100 000 km <sup>3)</sup>	36 800,-

### Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer	280,-
Haftpflicht-Versicherung <sup>4)</sup>	1451,-
Teilkasko-Versicherung <sup>5)</sup>	1265,-
Vollkasko-Versicherung <sup>6)</sup>	3745,-

### Betriebskosten über 100 000 km

Kraftstoff	10 822 Liter	17 856,30
Ölnachfüllmenge	1,5 Liter	40,95
Ölwechselmenge	39 Liter	1064,70
Wartung (ohne Öl)		2702,67
Reparaturen		822,39
Reifenkosten anteilig		3355,87
Gesamtkosten	DM 25 847,88	(25,8 Pf/km)
Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff, Öl und Reifen	DM 3530,06	(3,5 Pf/km)

<sup>1)</sup> alle Preise in Mark;  
<sup>2)</sup> einschl. Fernbedienung für Zentralverriegelung, beheizte Außenspiegel, Sitzheizung, Klimaanlage, Tempomat, Radio Business RDS;  
<sup>3)</sup> Händlerverkaufswert;  
<sup>4)</sup> Typklasse 16, Regionalklasse R6 (100-Prozent-Prämie); <sup>5)</sup> Typklasse 36, Regionalklasse R6 (ohne Selbstbeteiligung); <sup>6)</sup> Typklasse 24, Regionalklasse R6 (mit 300 Mark Selbstbeteiligung)

zu ungeplanten, ja wiederholten Werkstattaufenthalten führen oder zu Montageübungen des Besitzers ausarten, dann wird die Freude am Objekt der Begierde getrübt.

Hier nur die Beschreibung von zwei Störfällen, die zu nicht weniger als vier außerplanmäßigen Besuchen in der BMW-Dependance führten. Fall eins: der Fensterhebermotor.

Trotz ihres angeblich selbstlernenden Motors lernte es diese E-Maschine viel zu lange nicht, die

linke Seitenscheibe bis zum Verdeckabschluss hochzustemmen. Dreimalige Werkstattbesuche und der Wechsel des Fensterhebermotors samt Gleitstück brachten erst dann ein Ergebnis, als nach Demontage der gesamten Fahrertür noch zusätzlich das kleine Dreieckfenster ausgebaut und neu justiert wurde. Die wahre Ursache für das Zaudern des Hebermotors kam nie ans Licht.

Fall zwei: die Glühlampen. Zu häufig und natürlich stets bei Dunkelheit musste – wie schon beim Dauertest-523i – das Erlöschen von Glühlampen aller Art konstatiert werden, ohne dass sich konkrete Anhaltspunkte für den Exitus ergaben.

Nachdem auch die Werkstatt nichts herausmessen konnte, bleibt nur der Schluss, dass sich im Stromnetz des Z3 offenbar Spannungspitzen aufbauten, die tödlich waren für Rücklichter, Abblendlampen, Heizungsgebläseleuchten und andere Glühlampen.

Dass nicht identifizierte Elektroviren auf Grund von Verarbeitungsmängeln auftreten, liegt in Anbetracht anderer, allerdings eher mechanischer Unpässlichkeiten nahe. Da lösten sich unmotiviert die Auspuffzierblende und die Verschluss-Schraube des Aus-

## Stationen der Modellpflege am BMW Z3

<b>März 96</b>	Markteinführung Z3 Roadster als 1,8-Liter (115 PS) und als 1,9-Liter (140 PS)
<b>Sept. 96</b>	Zusätzliches Sonderausstattungsangebot
<b>April 97</b>	Markteinführung Z3 als 2,8-Liter (192 PS) und als M Roadster (3,2-Liter, 321 PS). Erweitertes Sonderausstattungsangebot: Überrollbügel, Sportsitze, HiFi-Sound-System und elektrohydraulische Verdeckbetätigung (Serie bei Sechszylinder)
<b>Okt. 97</b>	ASC+T serienmäßig für alle Modelle, elektrische Fensterheber für Vierzylinder Serie
<b>April 98</b>	Chrome-Line-Interieur und M-Lenkrad Serie, Sidebags als Sonderausstattung lieferbar
<b>Sept. 98</b>	Motorenprogramm aus neuem Dreier (E 46) übernommen, Sidebags jetzt Serie
<b>Okt. 98</b>	Hardtop als Sonderausstattung lieferbar
<b>Jan. 99</b>	1,8-Liter-Motor erfüllt D4-Abgasnorm
<b>April 99</b>	Facelift: stärker konturierte hintere Radhäuser, neu gestaltete Kofferraumklappe, zweistufig zündender Airbag, Innenhimmel mit Isolierschutz, neuer 2,0-Liter-Sechszylinder-Reihenmotor (150 PS)



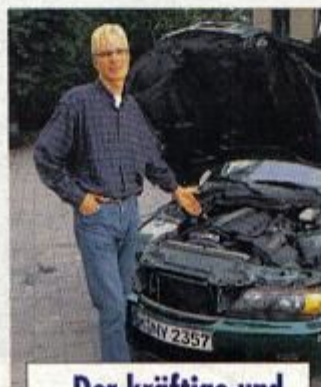
**Die Gepäckbrücke am Heck erwies sich als praktisch und stabil**



puffkrümmers. Da gab es Zündaussetzer.

Die Chromstopfen der Gepäckbrückenbefestigung zeigten mehr als Flugrost. Der Auspuff rummelte bei einigen Fahrzuständen gegen das Bodenblech und beruhigte sich erst nach der Montage aller Aufhängungsgummis der jüngsten Auspuffgeneration.

Ein Premium-Hersteller wie BMW dürfte sich derlei Ausreißer, wie auch den lausigen Filzteppich im Kofferraum, nicht einmal mit der Entschuldigung leisten, dass der Z3 ja der erste Bayer aus den USA sei, zudem aus Amerikas tiefem Süden.



**„Der kräftige und kultivierte Reihen-sechszylinder ist das beste Stück am Z3 2.8“**

Christian Bongemann  
über den Motor

Roadster-Plaisir: Niemand konnte es melodischer hinausposaunen als der Doppelrohr-auspuff, wenn der wunderschöne Sechszylinder abging. Erst der 2,8-Liter-Motor macht jenes Freizeit-Auto, das 1996 mit Vierzylinder-Treibsatz als Softie nach Europa kam, zu einer lustvollen Fahrmaschine.

100 000 Kilometer lang riss allein der Motor den Wagen raus. Mit minimalem Ölverbrauch wuchs er an seinen Aufgaben: Seine Elastizität nahm messbar zu, und am Ende seines langen Weges machte die Maschine den Probanden um zwei km/h schneller als zu Test-

beginn. Der Motor und das Getriebe sind es, die vieles vergessen lassen, auch die traurige Innengestaltung des Cockpits: Das hat eher das Flair eines Compact-Dreiers als die Ausstrahlung eines Sportwagens. Obwohl zwischen der schlecht ablesbaren Uhr und den kaum tastbaren Schaltern für Zusatzlampen bisweilen ein bisschen Chrom aufblitzt.

Bisher haben fast 175 000 Käufer einen offenen BMW Z3 erworben. Es ist zu wünschen, dass es nicht ausgerechnet sie sind, die im Cockpit jammern, sondern nur der Wind.

Yörn Pugmeister

## Häufige Werkstattbesuche wegen vieler kleiner Mängel

Modell	auto motor sport Mängel-index <sup>1</sup>	Außerplan- mäßige Werkstatt- besuche/ Ausfälle	cm <sup>3</sup> /PS	Test- verbrauch L/100 km	Kilometer- kosten in Pf <sup>2</sup>	Testwagen- Neupreis DM	Wert- verlust in Prozent	Veröffent- lichung in Heft
1. Mercedes SLK 230 K.	3,5	1/0	2295/193	10,4	24,3/3,6	71 346,-	29,91	8/99
2. BMW Z3 2.8	9	6/0	2793/192	10,8	25,8/3,5	65 215,-	43,57	20/99
3. Mazda MX-5	11	2/0	1589/115	9,7	17,3/2,9	38 000,-	38,42	20/92
4. VW Golf Cabriolet	29	0/0	1799/115	9,1	18,6/2,7	45 970,-	51,27	24/97

<sup>1</sup> Der Mängelindex bewertet die Anzahl der Schäden im Bereich Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk mit 1,5 Punkten.

Elektrik, Auspuffanlage und Karosserie bekamen einen Punkt. Zehn Punkte wurde bei einem Totalausfall mit Liegenbleiben vergeben;

<sup>2</sup> mit/ohne Kraftstoff-, Öl- und Reifenkosten

Über den Mängelindex lässt sich eine Rangliste erstellen, die eine Aussage über die Defektanfälligkeit der getesteten Autos zulässt und damit zum Gradmesser für die Zuverlässigkeit wird. Der BMW Z3 bringt es auf insgesamt neun Mängelpunkte, weil bei ihm im

Laufe des Dauertests folgende Reparaturen durchgeführt werden mussten: Auspuffblenden ersetzen, Welle vom Kupplungspedal fetten, neues Verdeck montieren, Auspuffkrümmerschraube ersetzen, neuen Fensterhebermotor und Gleitstück einbauen, Zünd-

kerzen und Zündspulenkabelbaum tauschen, Rücklichtlampe ersetzen. Ebenfalls mit je einem Punkt schlugen das schwer schließende Türfenster rechts sowie der lose Auspuffendtopf zu Buche. Insgesamt wurden sechs außerplanmäßige Werkstattbesuche fällig.



Mit geschlossenem Dach wirkt der Z3 so seriös wie das Denkmal hinter ihm

## Stärken und Schwächen des BMW Z3

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>+ seidenweicher Sechszylinder</li> <li>+ schaltfreundliches Getriebe</li> <li>+ leichtgängiges Textilverdeck</li> <li>- sehr laute Windgeräusche</li> <li>- nicht BMW-adäquate Verarbeitung</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrwerk mit deutlichen Mängeln</li> <li>- schlechte Verdeckqualität</li> <li>- bescheidene Zuladung von 175 kg</li> <li>- unhandliche Persenning</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- hoher Reifenverschleiß hinten</li> <li>- teure Inspektionen</li> <li>- viel zu kleiner Tank</li> </ul> |
|---|---|---|





## Technische Daten und Messwerte

Erstzulassung	21. 1. 1998
Fahrgestellnummer	WBACJ310XOLD46419
km-Stand bei Übernahme	1939
km-Stand bei Abschluss	103 420
gefahrte km	101 481
Hubraum cm³	2793
Leistung kW (PS) bei 1/min	141 (192) bei 5300
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg	1335/1510

## Fahrleistungen

Beschleunigung in Sekunden	Dauertest Anfang/Ende
0 – 80 km/h	4,8/4,7
0 – 100 km/h	7,0/6,9
0 – 120 km/h	9,6/9,3
0 – 140 km/h	13,0/12,9
0 – 180 km/h	23,5/23,6

## Elastizität

60 – 100 km/h im IV. Gang	7,4/7,1
80 – 120 km/h im V. Gang	10,0/9,8
Höchstgeschwindigkeit in km/h	220/222

## Verbrauch

(ECE-Norm)	in Liter/100 km
Stadt	12,9
über Land	7,4
gesamt	9,4

## Verbrauchswerte im Test

minimal	8,3
maximal	15,8
Testverbrauch	10,8
Kraftstoffsorte	Superbenzin

## Wartung und Reifen

km		Kosten
10 221	Ein Satz Sommerreifen (Michelin HX MXM 225/50 ZR 16 W) Montage und Wuchten	1526,56
14 831	Motorölservice	124,00
29 455	Inspektion I mit Ölwechsel, Zündkerzen- und Luftfilterwechsel und Material	179,57
46 282	Motorölservice	654,60
46 282	Erstausrüstung Winterreifen montiert (Dunlop Winter M2, 205/60 R 15 H)	196,98
59 109	Motorölservice	124,00
59 109	Inspektion II mit Ölwechsel, Zündkerzen- und Luftfilterwechsel und Material	831,91
59 109	Neue Winterreifen montiert (Continental Wintercontact TS 790, 205/60 R 15 H) Montage und Wuchten	1104,32
69 945	Neue Sommerreifen montiert (Bridgestone Potenza S-02, 225/50 ZR 16 W) Montage und Wuchten	1415,20
69 945	Motorölservice	124,00
77 540	Neue Sommerreifen montiert (Dunlop SP 9000, 225/50 ZR 16 W) Montage und Wuchten	197,05
93 690	Motorölservice	1518,44
93 690	Inspektion I mit Ölwechsel, Zündkerzen- und Luftfilterwechsel und Material	124,00
94 000	Motorölservice	642,56

## Lesererfahrungen mit dem BMW Z3

### „Motor ein Genuss, Verarbeitung spartanisch“

Trotz aller Freude am Fahren: Die Verarbeitungsqualität reicht an die vom Fünfer gewohnte nicht annähernd heran. Äußerst ärgerlich ist die steife Persenning, die sich nur mit entsprechender Geduld montieren lässt und den ohnehin nicht gerade geräumigen Kofferraum beinahe halbiert.

Frank Schröder,  
45549 Sprockhövel

Leider können die Vorzüge nicht darüber hinwegtäuschen, dass am Verarbeitungsfinish sehr gespart wurde und auch das Leder der Sitze eher nach Plastik aussieht.

Peer Lange,  
83435 Bad Reichenhall

Das erste Dach zeigte bei Gebrauch Scheuerstellen und wurde erneuert. Das zweite wirkt besser, doch nach 600 Kilometern zeigen sich erneut mehrere Scheuerstellen.

Kurt Lamprecht,  
24321 Giekau

Rad oder Frau am Straßenrand stehen lassen?

Helmut Coenen,  
32832 Augustdorf

Der Kauf dieses Autos hat dazu geführt, dass ich als jahrelang begeisterter Motorradfahrer im letzten Jahr deutlich weniger Kilometer auf der Maschine zurückgelegt habe, da der Spaßfaktor und Freizeitwert im Z3 ähnlich hoch liegen.

H. Meinerling,  
49393 Lohne

Die Verarbeitung macht bisher einen guten Eindruck, der Standard ist jedoch insgesamt spartanisch. Jeder Golf für 30 000 Mark bietet einen höherwertigen Innenraum (Handschuhfach unbeleuchtet, sämtliche Ablagen ohne Auskleidung, billiges Plastik, Kofferraum mit billigem Filz usw.).

Christian Rude,  
82008 Unterhaching

Ein echter Genuss ist der Motor des Z3, der in jeder Situation genügend Leistung zur Verfügung stellt, seidenweich läuft und auch bei sportlicher Gangart keine Wünsche offen lässt.

Thomas Reht,  
13507 Berlin

Auf Seite 161 der Betriebsanleitung wird ein Radwechsel beschrieben. Das Notrad ist der Radschale zu entnehmen und für den defekten Reifen zu montieren. Für den Transport gönnt BMW dem Besitzer eine Plastiktüte für das platte Rad. In die Schale des Notrades passt der Serienreifen nicht hinein. Frage: Bei einer Urlaubsfahrt muss ich den Reifen wechseln,

## auto motor sport Umfrage

Für künftige Dauertestberichte ist auto motor und sport an Leserfahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- Alfa Romeo 156 1.8 TS
- Alfa Romeo 166 2.4 JTD
- Audi A6 2.5 TDI V6
- BMW 320 d
- Daewoo Matiz SE
- Ford Focus 2.0i Turnier
- Ford Ka
- Honda Accord 1.8i
- Jaguar XK8 Cabrio
- Mazda 626 Kombi
- Mercedes A 170 CDI
- Mercedes V 220 CDI
- Opel Astra Caravan 1.6 16 V
- Peugeot 206 1.4
- Porsche Boxster S
- Saab 9-5 Kombi 2.3
- Seat Arosa SDI
- Skoda Octavia TDI
- Subaru Forester 2.0
- Subaru Legacy Kombi 2.5
- Toyota Avensis Wagon 1.8
- VW Golf 2.0
- VW Passat Variant 1.8T

Schicken Sie Ihren Bericht per Post, Fax oder E-Mail an auto motor und sport, 70162 Stuttgart, zu Händen von Herrn Faidt, Stichwort: Dauertest-Umfrage. Fax 0711/182-1918; E-Mail: tfischer@motor-press-stuttgart.de

Den Aufpreis für die elektrische Verdeckbetätigung kann man sich getrost sparen, da nach unserem subjektiven Vergleichstest die händische Betätigung genauso einfach und etwa fünf Mal schneller funktioniert.

Peter Fallnicht,  
A-3434 Tulbing

Dieses schnuckelige Fahrzeug überzeugt vor allem durch sein prima Fahrwerk und sein phänomenales Schaltgetriebe mit knackig kurzen Schaltwegen. Im offenen Zustand stellt das Auto Fahrspaß pur dar. Der Nutz- und Transportwert des Z3 liegt aber geradezu bei null.

Robert R. V. Hefty,  
70694 Forst