

Vier Jahreszeiten

Frühling, Sommer, Herbst und Reifenwechsel – der Z3 ist ein Ganzjahres-Roadster. Wir fuhren den BMW-Sportwagen mit dem 192 PS-Motor über 100 000 Kilometer im Dauertest.



Von: Johannes Köbler
Fotos: Karl-Heinz Augustin

Rückfahrt vom Frankfurter Flughafen. 22 Uhr und Regen, zäher Verkehr auf der A5: Roadsterleid. Wochenend und Sonnenschein, Landstraße im Schwarzwald: Roadsterfreud. Wir haben im

Dauertest 100 000 Kilometer binnen 17 Monaten abgespult und den Z3 von allen Seiten kennen gelernt.

Der Vorreiter der deutschen Roadsterwelle, Anfang 96 erschienen, ist pure Energie auf gerade mal vier Meter Länge. Der Motor treibt einfach aufgehängte Hinterräder an, über dem knappen, schlicht eingerichteten Innenraum spannt sich ei-

ten



ne Ratz-Fatz-Kapuze. Diese strikte Geradlinigkeit ist die Stärke des Z3: In einer Verkehrswelt, die immer enger wird und immer mehr Kontur verliert, gibt uns der Bayer aus Amerika einen Teil der ursprünglichen Faszination Autofahren zurück. Airbags, ASC und ABS minimieren die Risiken dabei auf das als üblich geltende Maß.

Das „Sahnestück“ des BMW (so Tester Peter Wolkenstein) ist der Reihen-Sechszylinder. Der 2,8 Liter ist der harmonische Partner für den Roadster, hungrig am Gas hängend, durchzugsstark und kraftvoll; sein kultivierter, musikalischer Sound lässt die Haut kribbeln, zumal bei offener Fahrt. Der quadratisch ausgelegte Vierventiler trat noch ohne

die doppelte Nockenwellenverstellung an. Seit Herbst 98 sind Leistung und Drehmoment noch einen Tick stärker, das Abgas D4-sauber.

An Kraft offenbar gewachsen, schoss die 158 Kilogramm leichte Alu-Maschine den Z3 zuletzt in 7,1 Sekunden von null auf Tempo 100 – trotz der 1342 kg Fahrzeuggewicht, die die Werksangabe übertrafen.

Der Gesamtschnitt von 10,6 Liter Super auf 100 Kilometer geht okay – der Autobahnanteil lag hoch, und der Luftwiderstand ($c_w \times A$) beträgt auch mit geschlossenem Dach stolze 0,42 x 1,83. Als lästig empfanden wir den kleinen 51 Liter-Tank, als positiv den geringen Öldurst – außerhalb der Inspektionen mussten wir lediglich vier Liter nachfüllen.



Gute Details

- 1 Mechanik für Verdeckentriegelung extrem schnell bedienbar
- 2 Instrumente leicht ablesbar
- 3 Lenkstockhebel gut platziert, insgesamt gute Ergonomie
- 4 Pedalerie gut angeordnet
- 5 Heizung und Klimatisierung sehr wirksam, allerdings zu hell beleuchtete Schalter
- 6 Schaltknüppel griffgünstig platziert
- 7 Warnblinkschalter sehr groß und tastsicher platziert
- 8 Ablagenetz gut für Bordbuch geeignet
- 9 Bodenteppiche solide und zuverlässig verankert

Schlechte Details

- 1 Stereo-Lautsprecher mit mäßigem Klang
- 2 Spiegelumsteller ungünstig platziert
- 3 Sitzlängsverstellbereich zu kurz, integrierte Kopfstützen für Große kaum ausreichend
- 4 Lenksäule starr, Lenkrad zu groß, Kranz abgegriffen
- 5 Schalter für Nebelleuchten versteckt platziert
- 6 Bordcomputer-Display mit Zeituhr-Funktion schlecht ablesbar
- 7 Innenspiegel zu groß, stört stark im Sichtfeld
- 8 Handschuhfach mit Defekt am Schloss; klein und unbeleuchtet; Türlaschen zu klein, Staufächer in der Rückwand außerhalb des Griffbereichs
- 9 Beifahrer-Airbag nicht abschaltbar



Das einfache **WINDSCHOTT** zum Aufspannen erledigte seinen Job gut. Die **17 ZOLL-RÄDER** wirkten imposant, zogen jedoch mit ihrem schlechten Geradeauslauf Kritik auf sich



Der **GEPÄCKRAUM** ist ein Schwachpunkt des Z3: Mit nur 165 Liter Inhalt fasst er noch nicht einmal einen mittelgroßen Hartschalenkoffer, Griffe fehlen. In seinem ...



... Untergeschoss haust der Gewichtsverteilung zuliebe die **BATTERIE**, daneben ein **WERKZEUGSATZ**. Noch tiefer wohnt das Notrad in einem per Seilzug absenkbaaren eigenen Fach



Echt BMW auch das Fünfgang-Schaltgetriebe: mit kurzen Wegen und sauber bedienbar – wenngleich schwergängiger als früher und bei Kälte etwas zäh –, dabei sehr kurz übersetzt. Auf der Autobahn stiegen Verbrauchs- und Geräuschpegel rasant, schon bei Tempo 160 schien der Motor nach einem sechsten Gang zu schreien.

Das Thema Fahrwerk führt tief in die Z3-Philosophie von der kantigen Fahrmaschine, die fest angepackt sein will. Die Achslastverteilung ist neutral, und auf trockenen Pisten machte die angejarte Schräglenker-Hinterachse mächtig Spaß – sie tat stets und schnell genau das, was sie ankündigte. Querfugen und Wellen ließen indes wegen der weichen Federn das Heck in Kurven immer wieder versetzen.

Die schnellsten Jungs aus unserer Truppe nahmen die Ecken im Drift, besonders gern bei Nässe oder Schnee mit ausgeschalteter Anti-Schlupfregelung. Als „traumhaft“ empfand ein Kollege den weichen Übergang ins Übersteuern. Beim Haftungsabriss griff das ASC+T relativ spät ein – aber stets ohne ernste Folgen.

Im Winter rollte der Z3 auf Dunlop SP Winter Sport im Format 205/60 R 15 H; sie überstanden in zwei Etappen gut 37 000 Kilometer. Für die warme Jahreszeit beschafften wir die Pilot SX MXX 3, Serie Z, von Michelin, und zwar im großen Format: 225/45 R 17 vorn und 245/40 R 17 hinten. Auch sie erwiesen sich als unerwartet langlebig.

An der Hinterachse mussten wir nach 30 000 Kilometern neue Pnues vom Nachfolgetyp Pilot Sport TL aufziehen, die ihrerseits genau die Verschleißgrenze erreichten. Die Vorderreifen bewältigten die gesamte Distanz, auch wenn sie, durch

NACHGEFRAGT

So sieht BMW das Thema ...

... KAROSSERIESTEIFIGKEIT:

Der Z3 ist ein ausgesprochen steifer Roadster, aber auch seine Karosserie unterliegt einem gewissen Alterungsprozess. Der spielt sich aber nur im Prozentbereich ab, wie bei jeder Limousine. Was man im Lauf eines Dauertests wahrnimmt, ist die Summe der kleinen Veränderungen, auch im Fahrwerksbereich.

... VERDECKQUALITÄT:

Auch das Verdeck hat Elastizitäten. Kratzer an der Kunststoff-Heckscheibe sind prinzip bedingt, weil das Schutzwachs rasch abgeschabt wird, können aber wappoliert werden. Den Schaden an der Einfassung betrachten wir nicht als typisch, aber er darf nicht sein – das schauen wir uns noch genau an. Es könnte ein Problem beim Zulieferer vorliegen.

... HECKKLAPPENGESTÄNGE:

Wir haben bei unserer Untersuchung keine Auffälligkeiten festgestellt, offensichtlich handelt es sich um einen Einzelfall. Das gilt auch für den Schaden an der Dämm-Matte in der Motorhaube – er kann entstanden sein, als die Matte beim Dampfstrahlen aufgequollen ist.

... LACKQUALITÄT:

Die Klarlack-Abplatzter am Bug sind nicht normal, aber wir haben keine Hinweise auf ähnliche Probleme. Beim Spiegelsockel treten in Kundenhand vereinzelt ähnliche Probleme wie bei Ihnen auf – wahrscheinlich wurde der Untergrund nicht ausreichend vorbehandelt.

... FAHRWERK:

Wir wissen, dass bei unserer Fahrwerksabstimmung bei hoher Geschwindigkeit die Lenkkräfte zurück-

gehen. Die große Bereifung hat optische und technische Vorteile, verhält sich aber auf Spurrillen unkomfortabler – auch dazu bekennen wir uns.

Auch das gelegentliche Versetzen in Kurven ist von der Bereifung abhängig – entscheidend ist aber, dass das Auto es gut wegsteckt. Eine Notwendigkeit, die Zugstufendämpfung an der Hinterachse auf Kosten des Komforts zu erhöhen, sehen wir nicht. Wir kennen keinen Roadster, der unterm Strich besser auf der Straße liegt.

... BREMSENVERSCHLEISS:

Bei unseren Kunden sind solche Probleme nicht überproportional vertreten. Bei den Haarrissen in Ihrem Fall vermuten wir einen Materialfehler, der möglicherweise im Gussprozess entstanden ist.

... HANDSCHUHFACHDECKEL:

Wir montieren hier ein einfaches Standardschloss. Fehler, wie bei Ihnen im Test aufgetreten, sind uns nicht bekannt. Der Innenspiegel mit seiner dicken Kunststoff-Ummantelung entspricht unserer Sicherheits-Philosophie für einen Crashfall.

... SITZPOLSTERUNG:

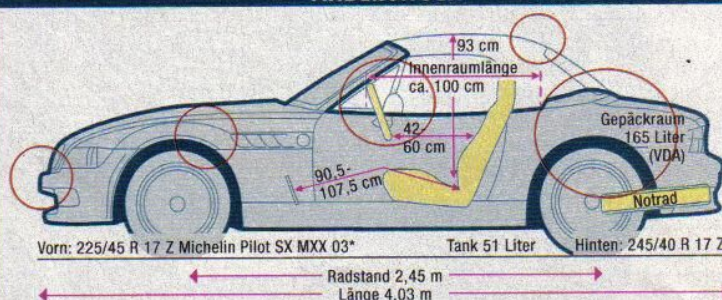
Bei hohen Kilometerleistungen kommt es schon mal vor, dass ein Kunde nicht ganz zufrieden ist. Ein gewisses Nachlassen der Polsterung liegt im Bereich des Normalen, es handelt sich nicht um ein generelles Problem. Die relativ enge Passagierzelle des Z3 ließ uns keinen Platz für größere Sitze mit mehr Reserven.

Die Fragen beantworteten
Reinhold Fretschner (Presse),
Holger Lapp (Leiter Service) und
Dr. Gerd Schwarzbauer (Projektleiter Z3).



Der untadelige **REIHEN-SECHSZYLINDER** ist das Herz des Z3. Auf dem Prüfstand verfehlte er beide Male seine Nennleistung knapp – allerdings machte ihm bei der Abschlussmessung extreme Hitze zu schaffen

ÄNDERUNGEN



Beim Facelift im April 99 wurde der Z3 wie folgt verbessert: Retuschen an der Karosserie, neue Lackfarben, Tankdeckel in der Zentralverriegelung; Hinterachse vom Sechszylinder für alle Varianten, DSC Option; zweilagiges Verdeck, weichere Persenning; modifizierte Mittelkonsole und Blenden, kleineres Lenkrad, zweistufiger Fahrer-Airbag; Zweiliter-Sechszylinder.

die ausgeprägte Vorspur bedingt, innen stärker abließen als außen.

Die großen Räder zeichneten sich durch akzeptablen Restkomfort und unerbittlichen Grip an der Hinterachse aus, vom serienmäßigen Sperrdifferential unterstützt. Ihr größtes Manko war die Unruhe auf Spurrillen: Der Z3 wollte sich partout seine eigene Linie suchen, auf welligen Landstraßen wie auf der Autobahn, und wurde bei scharfem Bremsen nervös. Die Kritik daran

(„katastrophal“, befand Nachrichten-Mann Hilmar Dunker) zieht sich als roter Faden durchs Dauertest-Tagebuch. Gleiches galt für den Umstand, dass der Vorderwagen ab Tempo 190 leicht zu wirken begann – die immer vager werdende Lenkung sorgte für feuchte Hände. Auf Landstraßen hingegen vermittelte sie, auch dank ihrer geringen Dämpfung, feinen Straßenkontakt.

Das ABS regelte feinfühlig, die Bremsen brachten den Roadster aus

Tempo 100 nach 40 Metern zum Stillstand; es handelt sich um die großzügig dimensionierte Anlage aus der Dreier-Limousine. Nach gut 70000 km musste die Werkstatt rundum frische Beläge und vorn neue innenbelüftete Scheiben montieren – das war angesichts unserer zügigen Gangart zu akzeptieren.

Überrascht aber waren wir, als bei km-Stand 103 601 die vorderen wie die hinteren Scheiben erneut fällig waren – alle vier wiesen hitze-

bedingte Haarrisse auf. Hinzu kamen beidseits verschlissene Spurstangenköpfe und Handbremsbacken sowie eine Fahrzeugvermessung (Ergebnis: alles im Lot) für 1199 Mark Gesamtkosten. Zwei neue Standlichtbirnen und eine große Inspektion kosteten weitere 752 Mark. Der Posten ist in unserer Tabelle nicht enthalten, weil er unmittelbar nach Testende anfiel.

Das ungefüttete Stoffverdeck mit dem offen liegenden Gestänge

Defekte im Test



LACK AB 2:
DER ALUMINIUM-SPIEGELSOCKEL WAR
OFFENBAR UNZULÄNGLICH VORBEHANDELT

AUS DER FLUCHT:
DIE TÜRHÄUTE
SCHLOSSEN ZULETZT
NICHT MEHR BÜNDIG
AB. DENNOCH FIELEN
DIE PFORTEN NOCH
ORDENTLICH INS
SCHLOSS

GELÖST: DER
VERDECKSTOFF
UM DAS HECK-
FENSTER RUTSCHTE
AUS DEM KEDER.
BEIM ZWEITEN
MAL WAR EINE
NEUE FÜHRUNG
FÄLLIG



LACK AB 1: UM DIE NIERE PLATZTE
DER DECKLACK WEG. HINZU KAMEN
DIVERSE STEINSCHLAGSCHÄDEN



war nicht nur sehr laut, es verlor offenbar auch über die Dauertestdistanz an Spannung. Zwei Mal rutschte die Stoff-Einfassung der nicht beheizbaren und kratz-empfindlichen Kunststoff-Heckscheibe aus dem Führungs-Keder. Die Mütze selbst blieb dicht und half zusammen mit der kräftigen Klimaanlage und der Sitzheizung (Extra) dem Roadster gut durch den Winter. Der optionale elektrohydraulische Antrieb ist überflüssig – in fünf Se-

kunden reißt der Fahrer den Z3 von Hand auf, ohne auszusteigen. „So muss ein Dach sein“, befand Joachim Deleker vom mot-Profi. Die Kopffreiheit im hoch bauenden Zwei-Mann-Zelt reichte aus.

Oben ohne war der Puristen-Roadster immer wieder sexy – weil sein Wesen so ungewöhnlich offen ist. Sehr frei saß sich's aufgrund der niedrigen Bordkante und entsprechend zugig – zu frisch für die Autobahn. Lästig nur die steife

Persenning, die die Hälfte des kleinen Kofferraums fraß. Auch das schmale Notrad-Fach gab Rätsel auf – wohin bei einer Panne mit dem Original-Pneu? Die Zuladung betrug nur 168 kg – Nutzwert ist gewiss nicht die Stärke des Z3.

Das Passagierabteil ist in Breite und Länge zu knapp geschnitten – großen Menschen kniff es an den Ellenbogen und beim Sitz-Verstellbereich. Das Limousinen-Lenkrad erwies sich als zu groß für den Z3,

und der dicke Innenspiegel hing wie ein Kohlenkasten vor der Scheibe. Schlecht – auch für Roadster-Verhältnisse – die Rundumsicht bei geschlossenem Verdeck.

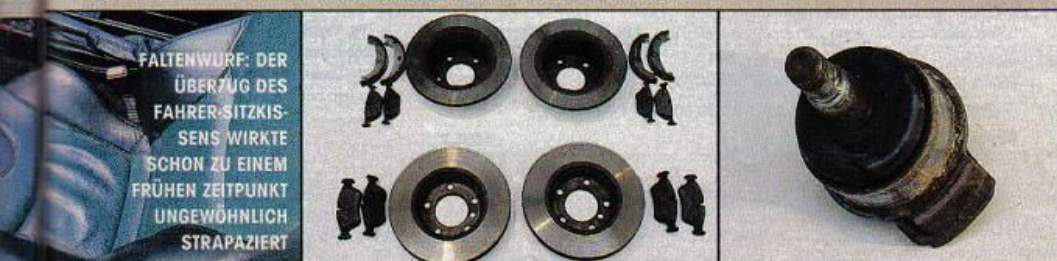
Das Cockpit wirkte insgesamt funktionell wie von BMW gewohnt, aber trotz der Holzeinlagen (Extra) stocknüchtern. Es präsentierte sich sehr ordentlich verarbeitet – als wesentliche Gebrauchsspuren notierten wir nur einen Defekt am Schloss des Handschuhfachdeckels und einen abgegriffenen Lederlenkradkranz. Die Ablagen sind rar und ungünstig platziert, gut hingegen die Maßverhältnisse gegenüber Pedalen, Lenkrad und Schaltknüppel – der Fahrer sitzt weit hinten, im Reflexzentrum des Wagens. Allein die nicht verstellbare Lenksäule passt nicht zum keineswegs billigen Z3.

Die teil-elektrisch verstellbaren Sportsitze (Extra) ernteten mehr Tadel als Lob. Sie führten Rumpf und Beine gut, aber auf langen Strecken unterstützten die dünn gepolsterten Lehnen den Rücken zu schwach – „krumm und gebückt wie der Glöckner von Nötre-Dame“ sei er dem Z3 entstieg, klagte Technik-Chef Eberhard Kittler. Die integrierten Kopfstützen waren etwas zu kurz, und das sogenannte Oregon-Leder legte sich in Falten „wie der 15 Jahre alte Dackel meiner Großmutter“ (Kollege Norbert Kappes). In der Sonne heizte sich die schwarzgrüne Rindschale empfindlich auf.

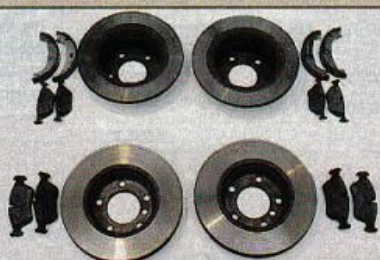
Als enttäuschend empfanden wir die Lackqualität. Rund um die Niere platzte der Klarlack in fingernagelgroßen Fetzen ab. Am rechten Außenspiegelsockel, einem Aluminiumteil, brach ein dicker Placken auf – Folge schlechter Untergrund-Vorbereitung. Die klobigen Außenspiegel lieferten ohnehin kein gutes Bild und störten das nostalgische Design, ähnlich wie die Klapptürgriffe. Schade, denn der Z3, hinter dem Mercedes SLK die Nummer zwei am deutschen Roadster-Markt, wirkt optisch noch immer frisch.

Die Steifigkeit der Karosserie – mit Tilgermassen und Kreuzverstreben am Unterboden – ist nicht schlecht, ließ jedoch im Testalltag offenbar nach. Knarrgräusche aus dem Bereich der Schottwand sprechen ebenso dafür wie Türhäute, die gut zwei Millimeter nach außen standen. Bei km 90 226 brach an der Heckklappe erst der Kugelpfopf des rechten Gashebers in der Mitte durch, als Folgeschaden gleich darauf sein Gegenstück links.

RISSE: KURZ NACH TESTENDE WAREN ALLE VIER BREMSSCHEIBEN SAMT BELÄGEN ZU ERNEUERN



FALTENWURF: DER ÜBERZUG DES FAHRER-SITZKISSENS WIRKTE SCHON ZU EINEM FRÜHEN ZEITPUNKT UNGEWÖHNLICH STRAPAZIERT



VERBRAUCHT: AUCH DIE BEIDEN SPURSTANGENKÖPFE ÜBERSTANDEN DIE 100 000 KM-DISTANZ NUR KNAPP



SCHÖNHEITSFEHLER: DER Z3 ERWIES SICH ALS ROBUST – MIT KLEINEN ABSTRICHEN

Mit Pannen hat uns der Z3 verschont – nichts gegen die Qualität aus dem US-Werk Spartanburg. Zwei Standlichtbirnen mussten wir wechseln; der Nebelscheinwerfer rechts und die Windschutzscheibe fielen Steinschlägen zum Opfer. Auch die Dämmmatte innen in der Motorhaube trug Beschädigungen davon – knapp über der Maschine sitzend, quoll sie wohl beim Hochdruckreinigen auf. Um km 60 000 herum zernagte ein Marder den Faltenbalg des Lenkgetriebes – 25 000 km zuvor hatte ein zweibeiniger Artverwandter die Embleme am Heck abgehebelt.

Nach 100 070 Testkilometern ist uns zweierlei klar: Der Z3 ist ein Ganzjahres-, aber kein Alltagsauto, und er war mit 67 Pfennig Kosten je Kilometer ein teurer Spaß. Die Inspektionen beliefen sich auf jeweils rund 700 Mark, ein Satz Breitreifen verschlang um 2200 Mark. Mit seinen Extras lag der Testwagen bei 70 149 Mark – Preis und Ausstattung entsprechen dem Niveau der deutschen Konkurrenz. Die Leder-sitze waren und sind gratis, die Überrollbügel jedoch nicht.

Das Gutachten der Dekra in Stuttgart erbrachte nur noch 33 200 Mark Händlerverkaufswert. Der 53-prozentige Wertverlust lag zum einen an der extremen Laufleistung, zum anderen an den kleinen Schrammen, die der Z3 davongetragen hatte. In der Regel verhält er sich sehr stabil: Bei nur 15 000 km im Jahr und entsprechend besserem Zustand wären noch gut 50 000 Mark drin gewesen – so zumindest die Computer-Analyse der Spezialisten von Eurotax-Schwacke (im Internet: www.schwacke.de).

Wir werden den Z3 als einen unkomplizierten Sportsfreund von starkem Charakter in Erinnerung behalten. Good-bye, Z3!



WERKSTATTKOSTEN

km- Stand	Ausgeführte Arbeiten	Teile DM	Lohn DM	Mwst. DM	Summe DM
15 387	Ölservice; fehlendes CD-Magazin ergänzt	140,93	–	22,55	163,48
31 056	Kleine Inspektion; Windschott montiert	228,68	371,40	96,01	696,09
37 904	Entwendete Embleme ersetzt	38,90	36,30	12,03	87,23
45 607	Ölservice; Verdeckreparatur (kostenlos)	140,88	–	22,54	163,42
61 265	Große Inspektion; Faltenbalg Lenkgetriebe ersetzt (Marderbiss)	267,71	366,60	101,49	735,80
61 312	Frontscheibe ersetzt (Steinschlag)	468,20	326,70	127,18	922,08
64 280	Abblendlampen ersetzt (Eigenleistung)	45,90	–	–	45,90
74 156	Große Inspektion; Wischerblätter ersetzt, Bremsbeläge und -scheiben vorn ersetzt	667,79	444,50	177,97	1290,26
87 695	Ölservice; Nebelscheinwerfer links ersetzt (Steinschlag), Verdeckreparatur	297,24	46,60	55,01	398,85
93 900	Gasheber für Heckklappe ersetzt	49,60	24,20	11,81	85,61
	Wartungs- und Reparaturkosten				4588,72



ABGASMESSUNG

Kohlenmonoxid
Grenzwert! 2,2
Ist-Wert 0,8

Kohlenwasserstoffe und Stickoxide
Grenzwert! 0,5
Ist-Wert 0,2

Die Abgasmessungen beim TÜV in Böblingen erbrachten Werte deutlich unter den Limits. Die Übung fiel dem Z3 leicht, er war noch nach Euro II eingestuft.

DIE KILOMETER-KOSTEN IM DAUERTEST

Wertverlust	36 949 DM
Kraftstoff	17 163 DM
Versicherung ¹ /Steuer	3368 DM
Nebenkosten	953 DM
Werkstattkosten	4589 DM
Reifenkosten	4240 DM

0,67
DM/km

¹Durchschnittswert, mit 650 Mark Selbstbeteiligung bei Vollkasko und 300 Mark Selbstbeteiligung bei Teilkasko, jeweils 50% SF-Rabatt. – Zum Vergleich die km-Kosten der letzten Dauertests: Opel Vectra Caravan 2.0 DI 16 V (mot 15/98) 0,53 DM, Mercedes E 290 TD T-Modell (mot 25/98) 0,60 DM, Honda Civic 1.6i CVT (mot 20/98) 0,45 DM, Seat Alhambra TDI (mot 18/98) 0,50 DM.





ABRECHNUNG

PREIS

Grundpreis Februar 1998 61 300 DM

Airbags vorn, ABS, Außenspiegel elektrisch einstellbar, ASC + T, Chromline-Interieur, Fensterheber, Lederlenkrad, Ledersitze, Leichtmetallräder 16 Zoll, Nebelscheinwerfer, Sitzheizung und -verstellung teil-elektrisch, Sperrdifferential, Verdeckbetätigung elektrohydraulisch, Zentralverriegelung . . . Serie
Außenspiegel beheizt 240 DM
Bordcomputer 360 DM
CD-Wechsler 850 DM
Edelholzaustrüstung 790 DM
Fernbedienung f. Zentralverriegelung . 390 DM
Klimaanlage 2200 DM
Leichtmetallräder 17 Zoll 1750 DM
Metall-Lock 850 DM
RDS-Radio BMW Business 1200 DM
Sportsitze 550 DM
Überrollbügel 780 DM
Windschott nachgerüstet, 189 DM
Entfall Verdeck elektrisch minus 1300 DM
Testwagenpreis Februar 1998 . . . 70 149 DM

Testwagenpreis Oktober 1999 . . . 72 154 DM

Grundpreis Oktober 1999 63 800 DM

Chromblenden am Auspuff, Niere verchromt, Seiten-Airbags, Verdeck zweilagig, Zentralverriegelung inkl. Tankdeckel . . . zusätzlich Serie

REIFENVERSCHEISS

○ Sommerreifen: Michelin Pilot SX MXX 3 225/45 R 17 Z vorn, 245/40 R 17 Z hinten, Verschleiß vorn auf 63 000 km 100 %, hinten auf 32 000 km 100 %; Hinterreifen Michelin Pilot Sport TL 245/40 R 17 Z, Verschleiß auf 31 000 km 100 % 3320 DM

○ Winterreifen: Dunlop SP Winter Sport M 2 205/60 R 15 H rundum, Verschleiß auf 37 000 km 100 % 920 DM

Reifenkosten 4240 DM

NEBENKOSTEN

Rad- und Reifenmontagen 214 DM
Reinigung 616 DM
Betriebsstoffe (Eigenleistung) 123 DM

VERBRAUCHSBILANZ

Nach 100 072 km
Gesamtverbrauch 10 632 Liter (Super)
Kraftstoffkosten 17 163 DM

FAHRZEUG-BEWERTUNG

Bei km-Stand 101 164 und 17 Monate Alter
Einkaufswert (incl. MWST) 26 300 DM
Verkaufswert (incl. MWST) 33 200 DM
Wertverlust 36 949 DM
Wertverlust in Prozent 52,7



MOT MESSWERTE

Beschleunigung km-Stand	Anfangs- messung 15 064	End- messung 102 048
0 bis 40 km/h	1,9	1,8 s
0 bis 60 km/h	3,4	3,1 s
0 bis 80 km/h	5,2	4,8 s
0 bis 100 km/h	7,7	7,1 s
0 bis 120 km/h	10,5	9,9 s
0 bis 140 km/h	14,3	13,5 s
0 bis 160 km/h	19,4	18,0 s

Durchzug (im IV. Gang) km-Stand	Anfangs- messung 15 064	End- messung 102 048
60 bis 80 km/h	4,3	3,8 s
60 bis 100 km/h	8,3	7,6 s
60 bis 120 km/h	12,2	11,2 s

Durchzug (im V. Gang)

80 bis 100 km/h	5,4	5,1 s
80 bis 120 km/h	10,9	10,4 s
80 bis 140 km/h	16,7	16,0 s

Innengeräusche (IV. Gang)

50 / 80 km/h	66 / 67	64 / 68 dB(A)
100 km/h	71	73 dB(A)

Innengeräusche (V. Gang)

100 / 130 km/h	71 / 75	73 / 78 dB(A)
160 km/h	82	82 dB(A)

Überholweg

aus 60 km/h geschaltet	149	145 m
aus 80 km/h (V. Gang)	264	263 m

Gewichte

Leergewicht	1342	1342 kg
Tatsächliche Zuladung	168	168 kg

WERKSANGABEN

Motor / Antrieb / Fahrwerk

Motorart	Otto
Einbaulage	vorn längs
Zylinder / Anordnung	6 / Reihe
Ventile pro Zylinder	4
Leistung	141 kW (192 PS) bei 5300/min
Max. Drehmoment	275 Nm bei 3950/min
Hubraum	2793 cm³
Bohrung / Hub	84,0 / 84,0 mm
Verdichtung	10,2
Getriebeart / Gänge	Schalt / 5
Gangstufen	4,20 / 2,49 / 1,66 / 1,24 / 1,00
Antrieb / Übersetzung	Hinterräder / 3,15
Radführung vorn	McPherson-Federbeine, Querlenker
Radführung hinten	Schräglenkler, Schraubenfedern, Stoßdämpfer
Bremsen vorn / Ø	bel. Scheiben / 286 mm
hinten / Ø	Scheiben / 272 mm
Räder / Reifen	7J x 16 / 225/50 R 16 Z

Abmessungen / Gewichte / Füllmengen

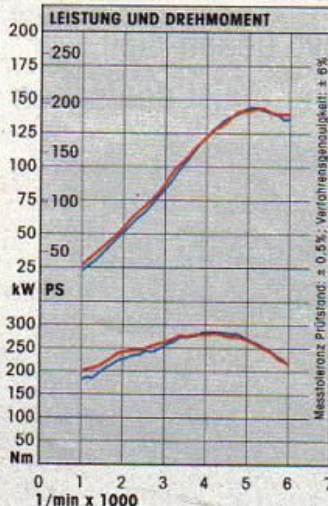
Gepäckraum	165 L / VDA
Zulässiges Gesamtgewicht	1510 kg
Anhängelast gebremst / ungebr.	1200 / 600 kg
Länge / Breite / Höhe	4025 / 1740 / 1293 mm
Spurweite vorn / hinten	1413 / 1494 mm
Radstand	2446 mm
Öl- / Kühlwasserinhalt	6,5 / 10,5 Liter
Tankinhalt / Kraftstoffart	51 L / Super

EU-Verbrauch

innerstädtisch / außerstädtisch / gesamt	13,9 / 7,3 / 9,7 Liter/100 km
---	-------------------------------

Fahrleistungen

Spitze	218 km/h
0 - 100 km/h	7,1 s
Motorleistung ermittelt auf Bosch-Prüfstand FLA 203 - Messbedingungen am 16. 4. 1998. Temperatur 31°, Luftdruck 967 hpa - Am 24. 6. 1999: Temperatur 38°, Luftdruck 992 hpa.	



Anfangsmessung

Bei km-Stand 12 897
Leistung: 138 kW (188 PS) bei 5250/min
Max. Drehmoment: 274 Nm bei 4200/min

Endmessung

Bei km-Stand 101 273
Leistung: 140 kW (190 PS) bei 5300/min
Max. Drehmoment: 275 Nm bei 4100/min

VERBRAUCH	Super L/100 km
mot-Mittel	10,6
mot-Zyklus	7,9

mot-Mittel: Praxisverbrauch auf 100 070 km
gemischte Fahrweise.
mot-Zyklus: Ökologische Fahrweise auf
50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadt.

BREMSWEG	Meter
Anfangsmessung	
kalt	40,0
warm	39,7
Abschlussmessung	
kalt	40,4
warm	39,9

Anfangs- und Endwerte einer Reihe von
10 Vollbremsungen aus 100 km/h.

