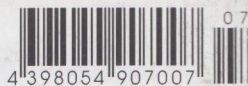


Le Mans Die schönsten Fotos



alle Hintergründe



Dänemark Dkr 30,- Österreich öS 54,-
Luxemburg Fr 160,- Spanien Ptas 790,-

Niederlande Hfl 8,- Belgien bfr 160,- Italien L 9600,-
Griechenland Dr 1600,- Schweiz sfr 7,- Ungarn Ft 900,-

rallye racing

7,- DM

Nr. 7 Juli 1996

**Nannini-Interview Die Stärken
und Schwächen von Alfa Romeo**



**Großer
Vergleich
Wer bietet
die besten
Breitreifen
für den
VW Golf?**

**Formel 1
Nervenkitzel
Boxenstopp**



**Mehr Power
für den**

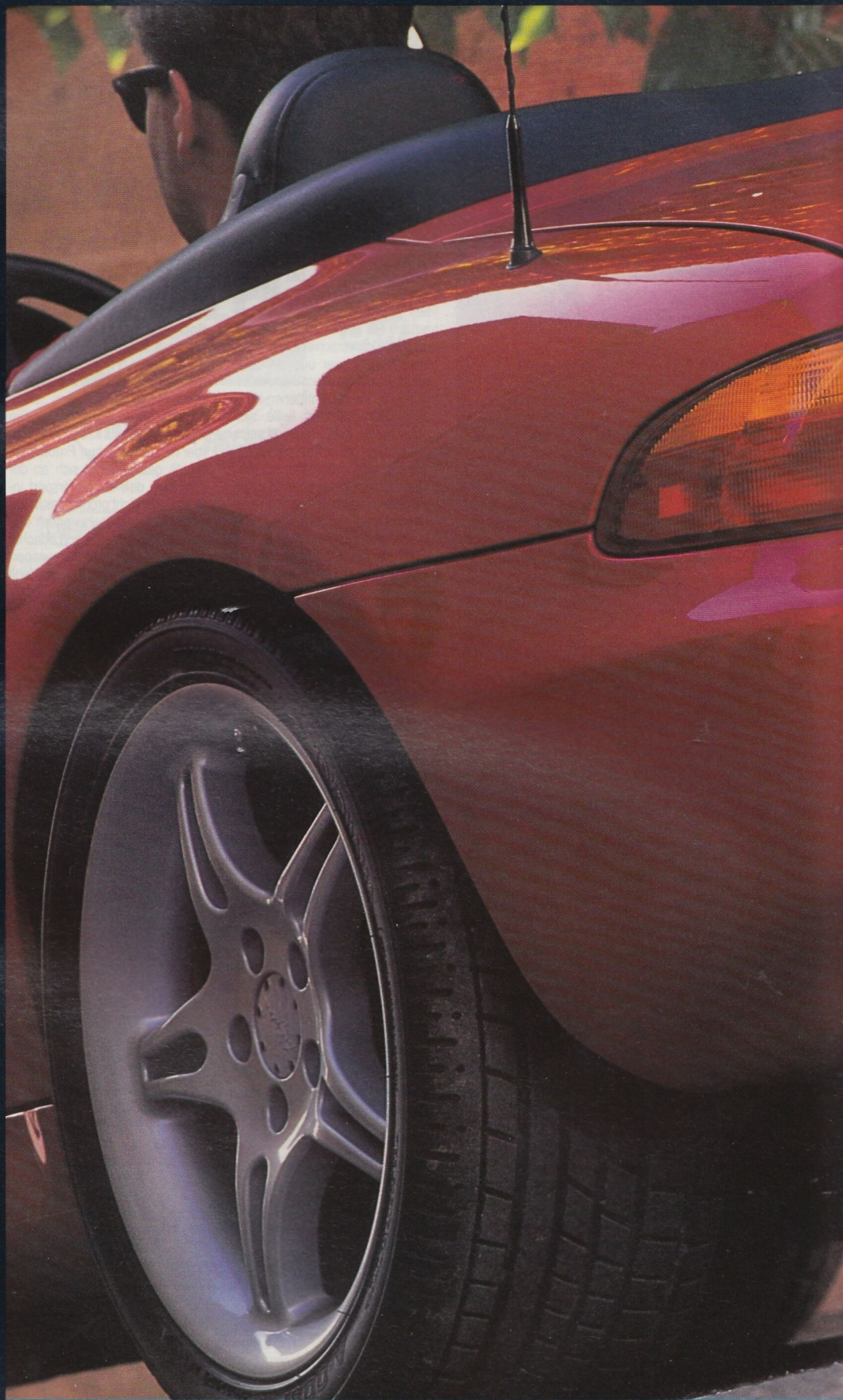
Z3

Erster Test

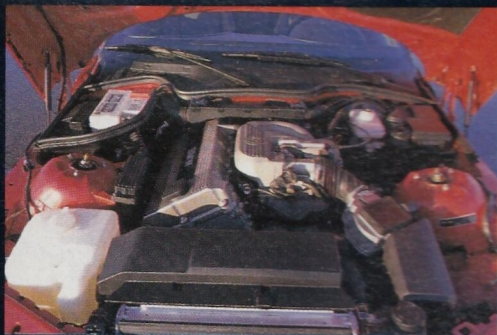


Für alle, die nicht
warten wollen: der
Breyton BMW Z3.
Mit wunderschönen
Schlappen und
178 PS Power

BREYTON



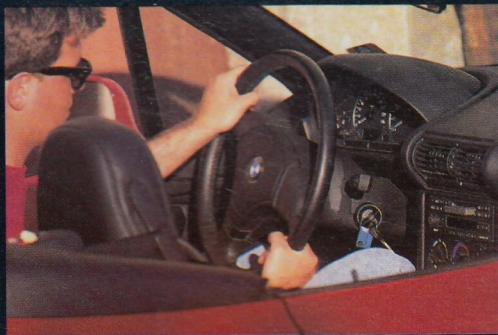




Die Mehrleistung wird durch klassische Tuningarbeiten erzielt: Vergrößerung des Hubs, neue Kolben und Pleuel...



Funktion null, Optik hundert Prozent: Die Kiemen sind eine Reminiszenz an den legendären BMW 507 der 50er Jahre



**Standard von heute:
Der Innenraum
bietet nichts Aufregendes. Das Wohlfühl
im Z3 muß andere
Gründe haben**

Da steht er nun: der Traum aller Roadster-Fans, der BMW Z3. Aber halt, ist da nicht etwas anders? Richtig. Er ist es nämlich nicht im Serien-Trim, sondern im geschmackvoll, aber nachdrücklich aufgerüsteten Breyton-Design. Das Hauptaugenmerk bei diesem Umbau fällt sofort auf die breiten Reifen: An der Vorderachse steht der Wagen auf 235/40x18-Pneus, hinten kommen gar 18-Zöller im Format 265/35, gepaart mit 8,5x18-Leichtmetall-Felgen, zum Einsatz – ein echter Macho, der ahnen läßt, daß auch sein Kraftwerk unter der Haube mehr als Normal-Niveau bietet.

Zunächst einmal heißt es: Die Sonne beschwören, das Verdeck zurückwerfen, eine Kassette mit Sommer-Hits in den Kassettenslot werfen und bei einer Ausfahrt absolutes Roadster-feeling genießen. Gute Laune ist garantiert.

Wer so durch die Landschaft fahren und sich den sommerlich warmen Wind um die Nase wehen lassen kann, darf sich glücklich schätzen. Neben dem Sound aus der Musikanlage wird die Luft rund um den Z3 zudem von einem satten, dumpfen Brummen, einem die Musik begleitenden Baß, der aus der neuen Auspuffanlage stammt, erfüllt. Besonders im mittleren Drehzahlbereich, der bei solchen Touren gefragt ist, geraten auch die Gehörgänge in Verückung, zumal bei jedem Gaslupfer ein sattes Blubbern sein akustisches Beiwerk gibt. Ermöglicht wird dies durch einen komplett neuen Auspuff mit ovalem Endrohr – Öffnung 150 x 63 Millimeter!

Beim kräftigen Tritt auf das rechte Pedal ändert sich die Tonlage zunehmend. Der Baß wird immer heller und klarer. Natürlich auch lauter – er spielt jetzt ein Solo der besonderen Art.

Auf der Autobahn muß der erstarkte Roadster zeigen, was er, so modifiziert, bereit ist zu leisten. Statt 140 PS im Serien-Z3 arbeiten jetzt 178 Pferde bei einem angewachsenen Hubraum von 1,9 auf 2,1 Liter unter der Motorhaube. Das Drehmoment-Plus von 28 Newtonmeter (auf 208 Nm) ist zu spüren.

Erreicht haben die Breyton-Mannen die Mehrleistung durch den Austausch nahezu aller Teile des Motor-Innenlebens. Ob Pleuel, Pleuel, Pleuel oder Pleuel – alles ist neu

UMBAUKOSTEN

Breyton BMW Z3

Motorumbau	8 390 Mark
Fahrwerksfedern, 30 mm Tieferlegung	363 Mark
Sportauspuffanlage	1 095 Mark
Leichtmetall-Räder 8,5 x 18 und Reifen v. 235/40, h. 265/35	7000 Mark

und sorgt im Zusammenspiel mit der optimierten Motronic für die neuen Daten. Diese dürften auch die letzten Z3-Zweifler überzeugen, deren Blut beim Gedanken an den offenen Schönling noch nicht in Wallung gerät, weil ihnen 140 PS zu wenig sind.

Das auf der Landstraße noch angenehme Windspiel wird auf der Autobahn zum Orkan und raubt mir fast den Atem. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von immerhin 219 km/h (Serie 205 km/h) sind die Auspuffgeräusche nicht mehr vernehmbar. Der Wind und ich scheinen jetzt die einzigen zu sein, die miteinander spielen. Die höhere Endgeschwindigkeit des Breyton-Z3 ist ein Beiwerk, das man durchaus immer wieder mal braucht, aber nicht für den Roadster-Genuß. Der findet schließlich bei gemächlichen Tempi statt.

Also wieder runter von der Auto-

DATENBLATT

Technik	
Motor	Reihen-Vierzylinder
Ventile pro Zylinder	2
Hubraum (cm³)	2098
Verdichtung	10:1
Leistung (PS/kW)	178/131 bei 6250 U/min
Drehmoment (Nm)	208 bei 5610 U/min
Leistungsgew. (kg/PS)	6,7
Kraftübertragung	Fünfgang-Schaltung, Heckantrieb
Fahrwerk	
	Rundum Einzelradaufhängung, vorn Eingelenk-Federbein-Achse, hinten Schräglenkerachse, Stabis
Bremsen	
	rundum Scheibenbremsen ABS
Räder	8,5 x 18
Reifen	v. 235/40 ZR 18, h. 265/35 ZR 18
Leergewicht (kg)	1195
Tankinhalt (Liter)	51
Meßwerte	
0 – 50 km/h (s)	2,3
0 – 100 km/h (s)	7,7
v _{max} (km/h)	219
Bremsweg (m)	36,3 aus 100 km/h
Verbrauch (l/100 km)	13,5 SuperPlus
Kosten *	
Typklasse TK/VK	35/21
Steuer	277,00
Haftpflicht 100% R6	1977,10
TK 100%, 300 SB R6	758,60
VK 100%, 1000 SB R7	3406,40
Grundpreis (DM)	48 700

* Steuer, Versicherung in DM/Jahr

bahn und auf kleine Natursträßchen. Spurtvermögen und sichere Straßenlage – das sind die Kriterien, auf die es ankommt. Beim Sprint von null auf 100 km/h präsentiert sich der Breyton von seiner besten Seite. Ganze 7,7 Sekunden vergehen für diese Disziplin. Der Serien-Bruder benötigt 1,8 Sekunden mehr. Dafür läuft der Motor im unteren Drehzahlbereich deutlich zivilisierter. Geht es in höhere Drehzahlregionen spielt der Breyton-Z3 sein Leistungspotential aber überzeugend aus.

In Sachen Fahrwerk kann Breyton bisher nur eine Kompromißlösung bieten. Die neuen Federn, die die Karosserie um 30 Millimeter absenken, ermöglichen in Verbindung mit der breiten Yokohama-Bereifung zwar auf glattem Geläuf Kart-ähnliches Fahrvergnügen, bei unebener Fahrbahnoberfläche gibt es aber – speziell wegen der schon etwas stuckerigen Serien-Hinterachse – kräftige Schläge, die bis in die Rückenlehnen durchschlagen. Bei Quertagen versetzt der Wagen deutlich und es bedarf einer kundigen Hand am Volant, soll die Straße nicht plötzlich zu schmal werden. Auch ist in Kurven ein heftiges Übersteuern zu vermeiden.

Rund 16 000 Mark addieren sich bei diesem Paket auf den Grundpreis von 48 700 Mark für den Serien-Z3. Aber daran denke ich während meiner Fahrt nicht. Erstmal entspannen und genießen.

Als sich dieser wunderbare Tag dem Ende neigt, stehe ich mit dem Z3 am Strand und beobachte, wie die Sonne glutrot im Meer versinkt. Ein grandioser Abschluß – wie in einem kitschigen Film – für diese Traumfahrt, die ich dank des Breyton-Z3 erleben durfte.

Nachts träume ich von ähnlich phantastischen Tagen. Beim Aufwachen die beängstigende Frage: War vielleicht alles nur ein Traum? Habe ich es nicht wirklich erlebt? Wenn ja, würde ich jetzt sofort loslaufen, hoffen, möglichst sofort einen Z3 zu ergattern, der bei Breyton dann seinen Feinschliff bekäme. Nur schnell müßte alles gehen, denn der Sommer dauert nicht ewig. Und wenn es erst wieder zu regnen beginnt, warte ich ja vielleicht, bis das, was BMW im Köcher hat – die Sechszylinder-Version und den M Roadster – endlich da ist. *Jürgen Schramek*



