



**Reifenempfehlung**  
225/45 R 17 91Y Ultrac Satin:  
Fahrvergnügen dank fortschrittlicher Technologie

## BMW Z3 M Coupé



bwohl zu Beginn als rasender Turnschuh belächelt, hat sich das BMW Z3 M Coupé mittlerweile zum echten Klassiker gemausert.

Warum? Weil es so ein Auto weder zuvor noch danach bei BMW in der Art gegeben hat. Das Z4 Coupé bediente sich danach wieder gewöhnlicherer Formen. Im besten Sinne erinnert der Z3 an Jaguar E-Type und MGB GT. Zudem ist er ein M. Erfahrungsgemäß erarbeitet sich

jedes Modell einen Sammlerstatus, bei dem die BMW Motorsport GmbH ihre Finger im Spiel hat. Und weil er ein M ist, ist dieser Z3 höllisch schnell. Genau genommen war er sogar das Schnellste, was BMW anno 1998 überhaupt auf dem Markt anbot. Der 850 CSi konnte da nicht mithalten. Und der M5 hatte zwar mehr Leistung, zog aber wegen seines Gewichts und seiner Ausmaße auf Landstraßen sowie auf der Nordschleife den Kürzeren.

Seine ungewöhnliche Shooting-Brake-Form – halb Coupé, halb Kombi – hat das Z3 Coupé Chef-Designer Chris Bangle zu verdanken. Es war das erste strittige BMW-Design des Amerikaners, auf das in den nächsten Jahren viele weitere denkwürdige Kreationen folgen sollten. In den USA erfolgte die Fertigung des Coupés wie auch des Z3 Roadsters. Im Innenraum geht es im Hinblick auf das extravagante Design ungewöhnlich gewöhnlich zu. Das Z3 Coupé basiert auf der BMW E36-Baureihe, weshalb das Interieur nicht besonders viel hermacht. Dafür ist jedoch auch die Technik des Sportlers gut beherrschbar und kommt ohne nennenswerte Probleme daher. Und weil das Z3 M Coupé mit knapp 100.000 Mark Neupreis nicht gerade billig war, fiel es nur äußerst selten in die Hände von Bastlern. Vor dem Kauf aber unbedingt Bauteile wie Achsen und Bremsen überprüfen, die bei sportlicher Fahrweise am häufigsten leiden. Die 321 beziehungsweise 325 PS ab 2001 reizen natürlich dazu, den furiosen, hochdrehenden Reihensechszylinder auszufahren. Wer es gemütlich mag, ist ohnehin mit einem der 2,8er und 3,0er Z3 Coupés besser bedient, deren Laufkultur weniger nervös ist. Sie sind darüber hinaus noch bezahlbar, während sich gute M-Versionen kaum unter 30.000 Euro finden lassen.

Tim Neumann >

### BMW Z3 M Coupé

R6-Zylinder, 4-Ventiler, 3201 cm<sup>3</sup>, 236 kW/321 PS bei 7400/min, 350 Nm bei 3250/min, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, L/B/H: 4025/1740/1279 mm, Radstand: 2459 mm, Leergewicht: 1445 kg, 0-100 km/h in 5,7 s, 250 km/h, Bauzeit: 1998 bis 2002, Preis (1998): 95.000 Mark<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Werksangaben



**württembergische**

Ihr Fels in der Brandung.

### Versicherung<sup>1</sup>

Gesamtprämie (HP+TK) 533,16 € TK 150

<sup>1</sup> Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J. alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

### MARKTLAGE<sup>1</sup>

Zustand 2 44.900 €

Zustand 3 31.100 €

Zustand 4 k. A.

Wertentwicklung stagnierend ▶

<sup>1</sup> BMW Z3 M Coupé (1998-2002)



Classic Data

SPORTS  
IONEN  
DER 90er

lichen Automobilen war  
ren riesig. Diese fünf  
alternativen haben das  
n Klassiker zu werden

u mann FOTOS AZ-Archiv, iStock ]