

# FAHRSPASS FÜR FANS

Neben dem M3 entstand bei BMW in den 90er-Jahren ein kompakter Sportler für die ungetrübte Freude am Fahren. Wie viel Spaß macht das Z3 M Coupé heute?

**W**ährend der Z3 Roadster von Beginn an seine Fans hatte, brauchte die Coupé-Version (ab 1997) etwas Anlauf. Als „Turnschuh“ wurde sie bezeichnet, die Amerikaner nannten sie gar „Clown Shoe“. Doch BMW blieb am Ball und erweiterte die in Sparta/USA gefertigte Baureihe konsequent. 1996 präsentierte man – zunächst als Studie – den M Roadster, 1998 erschien das M Coupé. Die Techniker hatten es geschafft, den Antrieb des M3 der E36-Familie unter das knapp geschnittene Kleid zu stopfen. Das Resultat war ein überaus kerniges Auto.

## Das Coupé profitiert von der steifen Roadster-Basis

Die ungewöhnliche Reihenfolge kam vor allem dem M Coupé zugute: Während man in der Regel ein vorhandenes, geschlossenes Auto zum Cabrio bzw. Roadster aufschneidet und nachträglich verstärkt, ging BMW den anderen Weg: Die komplett neue Baureihe war ursprünglich als Roadster entstanden, das Coupé baute auf der entsprechenden Plattform auf. Neben der so ohnehin schon ver-

wundungssteifen Struktur verstärkte das feste Dach die Karosserie zusätzlich. Das breitere Heck ging auf die Einführung des 2,8-Liter-Motors und der breiteren Hinterachse im Februar 1997 zurück. Die „M“-Modelle unterschieden sich in vielen Details von ihren schwächeren Brüdern: ovale Innen- und Außenspiegel, geänderte Kiemen, neue Stoßfänger und mehr. Aufgrund der vier Endrohre wurde das hintere Kennzeichen außerdem nach oben versetzt.

Dem Baujahr entsprechend besaß das Z3 M Coupé zunächst den damals gängigen 3,2 Liter großen S50-Motor des M3 (E36) mit 321 PS. Mit dem Modellwechsel in der 3er-Reihe bekam auch der Z3 den „S54“, eine Weiterentwicklung des bisherigen Sechszylinders. Statt 343 PS wie im M3 leistete er im Z3 aber „nur“ 325 PS, offiziell bedingt durch

die kürzere Abgasanlage. Wesentlicher Unterschied der Triebwerke war ihre Drehfreudigkeit: Der S54 ging als Hochdrehzahl-Motor spürbar agiler zur Sache. DSC (Dynamic Stability Control) war nun serienmäßig. Für die USA gab >



**HINTERACHSLAGER** Beim Wechsel der Gummis empfiehlt sich der Einbau von einstellbaren Exzenter-Lagern



**STABILISATOR** Die Aufhängung an der Hinterachse kann ausreißen, evtl. wurde bereits nachgeschweißt



**TONNENLAGER** Die typische Schwachstelle an der Hinterachse kann auch am Z3 M Coupé betroffen sein



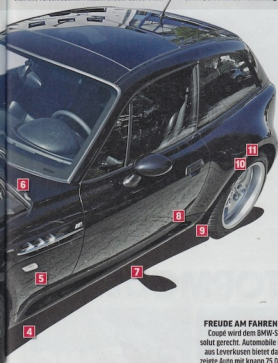
**SCHEINWERFER** Erblindete Abdeckungen lassen sich mit verschiedenen Mitteln wieder aufbereiten



**VANOS-STEUERUNG** Sind die inneren Dichtringe defekt, arbeitet die Verstellung früh/spät nicht richtig



**LENKUNG** Ölspuren rund um die äußeren Manschetten mahnen zur genaueren Überprüfung



**FREUDE AM FAHREN** Das Z3 M Coupé wird dem BMW-Slogan absolut gerecht. Automobile Konzepte aus Leverkusen bietet das hier gezeigte Auto mit knapp 75.000 km an

Ob der Name **Turnschuh** Spott oder Anerkennung ist, bleibt **Ansichtssache**



**ÖLVERLUST** Kein typischer Defekt, die Ursache ist aber zu ergründen – sonst kann es teuer werden



**LAGER UND BUCHSEN** Lila Lager deuten auf härtere (Powerflex-)Buchsen hin – durchaus sinnvoll



**TÜRFOLIEN** Defekte Folien lassen dem Wasser seinen Weg, an der unteren Türkante gammelt es dann



**ABGASANLAGE** Oft wurden Nachrüst-Anlagen eingebaut; Halter, Flansche und Rohre sollten okay sein



**HARDYSCHIBE** Die hohe Leistung fordert ihren Tribut – zum Beispiel im Antriebsstrang

es aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen den S52-Motor mit 243 PS. Selbst damit war das Z3 M Coupé nicht untermotorisiert, die (günstigeren) US-Modelle finden mittlerweile auch in Europa ihre Freunde. Sie verzichten auf die Doppel-VANOS sowie die Einzeldrosselklappen-Einspritzung der stärkeren Modelle.

Meist wird bei der Suche nach einem gebrauchten M Coupé die S54-Variante bevorzugt, also das spätere Modell. Das spiegelt sich auch in den Marktwerten wider. Für beide Motoren gilt aber: Ein bewusster Umgang mit der Technik ist die wichtigste Lebensversicherung für alle Komponenten. Wer den Sechszylinder vernünftig warm fährt, bevor er ihm die Sporen gibt, erhöht auf jeden Fall die Lebensdauer. Regelmäßige Wartungsarbeiten gehören ebenfalls dazu. Vor allem dem S54 werden Probleme mit der Ölpumpe nachgesagt, die sich dann unter anderem auf die Pleuellagerschalen auswirken. Auch das Doppel-VANOS-System kann Schwierigkeiten machen. Je nach Kilometerstand sollte schon beim Kauf eine Motorrevision eingeplant werden – das wird auf jeden Fall günstiger als ein Motorschaden. Günter Nospers von Automobile Konzepte, die das hier gezeigte Z3 M



Ob 321 (wie hier) oder 325 PS – der Motor dankt einen sorgsam Umgang mit einem langen Leben

Coupé anbieten, berichtet: „Wir haben den Motor geheckt und keine übermäßigen Verschleißspuren finden können.“ Es gibt also durchaus gute Exemplare. Das Alter macht sich eher am Fahrwerk bemerkbar, das für die gebotene Leistung und den Sportgeist vieler Besitzer unterdimensioniert scheint. Die Lager von Querlenker, Stabilisator & Co. sind meist rundum verschlissen. Der Sim-

merring der Lenkung etwa lässt Öl austreten. Typisch BMW: Die Tonnenlager genannten Auflagen der Hinterachse müssen bei den meisten Autos gewechselt werden.

Aufgrund seines Preises kam das Z3 M Coupé eher selten in die Hände (über-lambionierter Tuning-Freunde. Fahrwerks-Änderungen deuten daher eher auf einen Kenner hin, der das Poten-

zial des Autos mit einer verbesserten Abstimmung optimal nutzen wollte. Günter Nospers rät: „Da die Hinterachse werksseitig nicht einstellbar ist, empfiehlt sich beim Wechsel der Lager, Exzenter-Buchsen zu montieren.“ Anschließend sollte ein Fachmann das beste Set-up wiederherstellen können. Abgasanlage und Felgen gehören zu den weiteren üblichen Tuning-Maßnahmen, die sich aber

Foto: Jörg A. Dreyer/Photo

## Modellvarianten

	BMW Z3 M COUPE	BMW Z3 M COUPE	BMW Z3 M COUPE (USA)
Motor	R6-Zyl. (S50), vorn längs; 4-Ventiler; zwei oben; Nockenwellen, Doppel-VANOS	R6-Zyl. (S52), vorn längs; 4-Ventiler; zwei oben; Nockenwellen, Doppel-VANOS	R6-Zyl. (S52), vorn längs; 4-Ventiler; zwei oben; Nockenwellen, VANOS
Hubraum; Bohrung x Hub	3201 cm³; 86,4 x 91,0 mm	3246 cm³; 87,0 x 91,0 mm	3152 cm³; 86,4 x 89,6 mm
Verdichtungsverhältnis	11,3 : 1	11,3 : 1	10,8 : 1
Gemischbildung	Saugrohr-Einspritzung	Saugrohr-Einspritzung	Saugrohr-Einspritzung
Leistung	236 kW/321 PS bei 7400/min	239 kW/325 PS bei 7300/min	179 kW/243 PS bei 6000/min
Max. Drehmoment bei	350 Nm bei 3250/min	350 Nm bei 4900/min	305 Nm bei 4250/min
Getriebe	Füßling-Schaltung	Füßling-Schaltung	Füßling-Schaltung
Antrieb	Hinteräder, mech. Sperrdifferential	Hinteräder, mech. Sperrdifferential	Hinteräder, mech. Sperrdifferential
Bremsen v/h	innenbel. Scheiben/innenbel. Scheiben	innenbel. Scheiben/innenbel. Scheiben	innenbel. Scheiben/innenbel. Scheiben
Reifen v/h	225/45 R 17 / 245/40 R 17	225/45 R 17 / 245/40 R 17	225/45 R 17 / 245/40 R 17
Radaufhängung v/h	McPherson, Querlenker, Stabilisator / Einzelaufh., Längslenker, Stabilisator	McPherson, Querlenker, Stabilisator / Einzelaufh., Längslenker, Stabilisator	McPherson, Querlenker, Stabilisator / Einzelaufh., Längslenker, Stabilisator
Lenkung	Zahnstangenlenkung	Zahnstangenlenkung	Zahnstangenlenkung
U/h/Radstand (mm)	4025/1740/1279/2459	4025/1740/1279/2459	4025/1740/1279/2459
Leergewicht	1390 kg	1375 kg	1420 kg
Bauzeit	1998 – 2000	2001 – 2002	1998 – 2001
Stückzahl	2999	1139	2180
Fahrlösungen Verbrauch¹	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 5,4 s; Höchstgeschw.: 250 km/h; Verbrauch: 13,2 l/100 km	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 5,3 s; Höchstgeschw.: 250 km/h; Verbrauch: 14,1 l/100 km	Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 5,9 s; Höchstgeschw.: 250 km/h; Verbrauch: 13,4 l/100 km
Grundpreis (Jahr)	95.000 Mark (1998)	95.000 Mark (2001)	41.800 US-\$ (1999)

## Marktlage

Zustand 2	43.800 €
Zustand 3	30.100 €
Zustand 4	k.A.
Wertentwicklung	fallend ▼



## Keine Werte verfügbar

Die **geringe Auswahl** und der gebotene Fahrspaß treiben den **Marktwert** in die Höhe

**www württembergische**  
Ihr Feind in der Brandung.

## Versicherung\*

## Gesamtpremie (H+TK)

BMW Z3 M COUPE (S50)	527,80 € TK 150
BMW Z3 M COUPE (S54)	677,36 € TK 150

\* Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung, Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J., alt, PS mit 18 gemacht, Zulassung in OI.



**1** Hohe Kilometerstände sind eher selten, entsprechend gering ist auch die Abnutzung. Wichtiger sind eine nachvollziehbare Historie und ein komplettes Serviceheft

**2** Typische Probleme gibt es in diesem Bereich zwar nicht, trotzdem sollten alle Funktionen, Regler und Anzeigen im Rahmen einer Probefahrt überprüft werden

RECHTS Die M-Modelle unterscheiden sich unter anderem durch die Kiemen.

UNTEN RECHTS: Auch die deutschen Modelle haben Begrenzungsleuchten



Die Sitze des BMW Z3 M Coupés sehen sportlicher aus als sie sind, eine hakelige Einstellung oder wackelige Befestigungen kommen hin und wieder vor



problemlos zurückrüsten lassen. Klemmende Sitzeinstellungen, knackende Fensterheber oder wackelndes Gestühl trüben hin und wieder den positiven Gesamteindruck des ansonsten recht wertigen Interieurs. Sie zeugen möglicherweise von einer gewissen Lässigkeit bei der Montage in den

USA – gehen nach 20 Jahren aber auch als Alterserscheinung durch. Da das M Coupé eher selten als Kilometerfresser genutzt wurde, fehlen in der Regel die üblichen Abnutzungserscheinungen an den Sitzflanken oder am Lenkrad. Ein kurzer Abgleich auf die Plausibilität – idealerweise anhand des

Servicehefts – sollte trotzdem obligatorisch sein. So wird für Interessenten die Verfügbarkeit das größte Problem des Z3 M Coupé: Klammernt man die US-Version aus, bleiben knapp über 4000 Autos, die das Werk zwischen 1998 und 2002 in alle Himmelsrichtungen verließen. ■

## FAZIT

Thomas Pfahl



## KAUFBERATUNG BMW Z3 M Coupé Bj.: 1998 – 2002

**KANN ICH DAS AUTO KAUFEN?** Der Z3 ist trotz seines noch jungen Daseins ein beliebter Klassiker. Das „M Coupé“ ist die Krönung der Baureihe. Die begehrte M3-Technik wurde 1998 noch einmal anders verpackt, heute betrachtet man die verspottete Karosserie mit ganz anderen Augen. Der kompakte Kraftprotz ist ein Auto, das seinen Besitzer die Freude am Fahren auf jedem Meter erleben lässt. Allerdings ist das Vergnügen nicht ganz billig – und die Auswahl nicht allzu groß. Wer nicht das erstbeste Auto nimmt, was auch nicht empfehlenswert ist, muss sich auf eine längere Suche einstellen.

■ **KAROSSERIE** Die äußere Hülle des Z3 M Coupés bietet in der Regel keinen Grund zur Sorge – ungleichmäßige Spaltmaße gerade im vorderen Bereich (Haube, Frontschürze, Kotflügel, Türen) deuten auf mögliche Vorschäden hin. Auch der ansonsten eher selten vorkommende Rost ist meist eine Folge unsachgemäßer Reparaturen. Gezogene Radläufe oder ähnliche Veränderungen sind aufgrund der ohnehin breiteren Karosserie eher selten.

■ **TECHNIK** Prinzipiell sind auch hier keine gravierenden Probleme zu erwarten, gerade bei den späteren Modellen. Trotzdem sollte das Wartungshandbuchs vorliegen. Treten doch Schäden oder Wartungsstau auf, wird es teuer! Verschleiß ist immer einzukalkulieren. Lenkung, Antrieb und Fahrwerk scheinen angesichts der Leistung unterdimensioniert. Auch Bremsen und Reifen müssen bei entsprechender Fortbewegung häufiger gewechselt werden. Ein echter BMW-Klassiker sind die Hinterachs-Lager (Tonnen-

lager), die auch hier schon mal schwächeln. Sollte nachträglich ein Sportfahrwerk montiert sein, ist das nicht unbedingt ein Nachteil – allerdings sollte das von einem namhaften Anbieter stammen.

■ **ERSATZTEILE** Das Z3 M Coupé ist recht jung, die Ersatzteilversorgung daher noch relativ gut. Nachteil ist die geringe Stückzahl. Gerade die spezifischen Teile (Interieur, Felgen) oder Karosseriebleche sind nur noch schwierig und nicht immer in Originalqualität zu bekommen. Bei der Technik sieht es da dank der Parallelen zum E36/46 erheblich besser aus.

■ **KOSTEN** Das M Coupé schlüpft in jeder Hinsicht aus dem Vollen. Das galt schon damals und hat sich bis heute nicht geändert – weder beim Marktwert noch bei den Ersatzteilen oder im Unterhalt. Allerdings sollte man immer im Auge behalten, wer die Wettbewerber sind, dann relativieren sich die Kosten wieder ...

### ADRESSEN

**BMW Z3 roadster Club**  
Coupé-Sektion  
Ludger Kieven  
Im Steinengarten 11  
70563 Stuttgart  
Mail: ludger.kieven@bmw-z3.club  
bmw-z3.club.de

**BMW M Drivers Club e.V.**  
Dr. Martin Küster (Präsident)  
Kaiser-Wilhelm-Ring 34  
50672 Köln  
Mail: info@m-club.de  
m-club.de

### ERSATZTEILPREISE

Traggelenk	15 €
Querlenker	234 €
Scheinwerfer	830 €
Kotflügel links	70 €
Windschutzscheibe	180 €
Endschalldämpfer	715 €
Lichtmaschine	200 €
Bremse vorn (Scheiben/Beläge)	660 €
Hinterachsager	25 €
Wasserpumpe	400 €

Das BMW Z3 M Coupé ist kein Auto, das man mal eben beim Händler an der Ecke mitnimmt. Mit diesem Auto sollte man sich schon im Vorfeld beschäftigen: recherchieren, kalkulieren, ausprobieren. Gute Autos haben ihren Preis, vermeintliche Schnäppchen entpuppen sich früher oder später als Groschengrab. Selbst mit der Technik des M3 wurde der Z3 nie als dessen Alternative angesehen. Er war stets eigenständig, an seinem Design schieden (und scheiden) sich die Geister. Als Roadster profitiert der „M“ vom Freiluft-Vergnügen, als Coupé besticht er durch seine steife Karosserie. Ob das „Kombi-Heck“ praktisch ist oder nicht, spielt bei diesem Auto keine Rolle. Es ist da. Unter dem Namen „Shooting Brake“ wird ein (Turn-)Schub draus: Diese Karosserieform hat im Autobau durchaus historische Bedeutung. Und mit 321 oder 325 PS geht der Blick eh in erster Linie nach vorn. Vor dem Kauf unbedingt die hohen Unterhaltskosten einkalkulieren!



Die Vierrohr-Anlage wurde oft durch einen Zubehör-Auspuff ersetzt