

Jetzt



Miami heiß:
Ideale
Bedingun-
gen für Z



Mitte der 90er startete BMW mit zeitgenössischen zweisitzigen Roadstern. Und hielt bis heute durch. Grund genug, uns mal vom Z3 durchstrubbeln zu lassen. Am Start der Einsneuner und der M Roadster. Und ein frischer Z4 darf auch noch mit.



BMW Z3 M Roadster, 2002

Lange nicht mehr gesehen, möchte man sagen. Und: schade eigentlich. Rund ein Vierteljahrhundert nach seinem Start ist der BMW Z3 noch frisch. Obwohl es um ihn herum einsam wurde. Während ihm BMW immer wieder Nachfolger spendierte, dünnten die Mitbewerber ihr Angebot an zweisitzigen offenen Spaßmachern immer weiter aus. Ganz gleich, ob man sie nun Cabrio, Roadster oder was auch immer nennt: längs eingebauter Motor, zwei Sitze eine Handbreit vor der Hinterachse und der Antrieb ebendort – fer-

tig. Klassisch, klar, konsequent. Bei BMW bis heute gepflegt, wie der aktuelle Z4 zeigt. Wobei das sehr dezenteste jüngste Facelift andeutet, dass die Abendsonne auch ihn langsam ins letzte Licht taucht.

Basis: Dreier Compact

Nachfolger? Da wechseln sie bei BMW gern das Thema. Und kramen zackig ihre Helden und Legenden hervor. Solche, die trotz ihres Alters keinen fahrdynamischen Rollator brauchen, sondern manchem modernen Sportsfreund zeigen, was man in Spartanburg schon 1995 alles so

Bis auf den zarten Buckel in der Haube geht der M Roadster von vorn fast als Sleeper durch

draufhatte. Denn daher kam der Roadster-Starter von BMW, der Z3. Und wie? Mit einem Blitzstart: 34 Monate vom Go für Designer Joji Nagashima bis zum Serienstart. Kein Wunder, die Ingenieure griffen im Regal nach Bewährtem, statt Neues zu erfinden. Während sie dem Fünfer damals gerade ein aufwendiges Alufahrwerk unterschalteten, trug die Z3-Basis brav die Technik des Dreier Compact auf, inklusive dessen Schräglenk-Hinterachse. Okay, diese durfte immerhin schon den M3 E30 um die Ecken bringen. Navi? Höhö, bei dem guten Rundumblick dank höher

Baujahr: 1997–2000

Leistung: 321 PS

Motor: Dreiliter-

Reihensechszylinder

Gewicht: 1425 kg



Halten, ohne zu klammern: die Sportsitze im M-Roadster



Wie Limo-Bruder M3 trägt auch der Z3 vier Endrohre



Umfangreiche Instrumentierung plus Chromlametta

Sitzposition und niedriger Gürtellinie kann man sich auch ohne orientieren. Notfalls am Sonnenstand.

So schnell, wie das mechanische Stoffverdeck hinter den Sitzen klemmt, fährt man eh meist offen – und immer mit Genuss. Wozu der 1,9-Liter-Vierzylinder unseres Z3 perfekt passt. Sein leicht hubraumvergrößerter, insgesamt dezent aufgefrischter 318is-Viertventiler eignet sich besser zum Cruisen als die arg frugale 118-PS-Zweiventil-Basis.

Doch schon zum Start verkündete Entwicklungs-Chef Wolfgang Reitzle, dass für einen Sechszylinder durchaus noch Platz wäre, wenn der Markt dies verlange. Wer immer dieser Markt sein mag, er scheint verlangt zu haben, und BMW lieferte: vom 2,2- über 2,8- und 3,0- bis zum 3,2-Liter aka M Roadster. Dazu gleich mehr, vorher eine kleine Erinnerungsauffrischung mit dem Einsneuner, der bereits die wesentlichen (manche sagen: alle) Attribute eines Roadsters mitbringt.

Runduhren? Klar!

Zum Beispiel die attraktive Cockpitgestaltung mit geschwungenen Formen und der klaren Trennung von Fahrer und Co-Pilot. Zum anderen die nahezu unerreichbar klar gezeichneten Rundinstrumente, die einem genau das verraten, was man wissen möchte. So wie auch der ganze Bedien-Rest auf Anhieb bedienbar ist und – logisch, frühe 90er-Jahre – auf Computerzeug verzichtet. Angry Birds spielen geht zumindest nicht. Dafür aber knackig schalten per Fünfganggetriebe. Es gibt vielleicht noch knackigere, doch das hier ist schon ganz gut, muss sich vor den damaligen Mitbewerbern wie Fiat Barchetta, Alfa Spider und Mazda... halt: Die MX-5-Box klickklackt kurzweiliger und kurzweiliger.

Dafür führe der Z3 behände wie ein Kart, kurvengierig und agil, so Herr Reitzle 1995. Wir wissen zwar nicht, auf welcher Kartbahn er mit 1,2-Tonnern kurvengiert, aber handlich ist der Z3 durchaus. Und in unter zehn Sekunden auf 100. Langweilig?

Schon gut, Zeit für den Testo-Boy der Z3-Familie. Der breitspurige, auf 17 Zoll mischbereifte M Roadster platzt förmlich vor Kraft. Die dicken Backen und die Vierrohr-Abgasanlage kratzen eher harmlos an der politischen Korrektheit, die 321 PS des Dreiliter aus dem M3 E36 (später folgte sogar der 325 PS starke Motor des M3 E46) schon gefährlicher an den Fähig-

keiten so mancher Fahrer. Insbesondere bei heiklen Wetterbedingungen. Die haben wir heute nicht. 29 Grad, trocken, heiter. Ach was, super. Florida eben.

Auch super: Was die (schon) damals in München für Motoren bauten. Bayrische Motorenwerke eben. Der Dreizweier wirkt nie unterfordert, böse, explosiv. Sondern kultiviert, kräftig, ja fast entspannt mit besten Manieren. Kultur? Top. Kaum Vibrationen, sahniger, bassiger Klang, der bei steigender Last und Drehzahl eine energische Metall-Note bekommt.

Wie fein er anspricht, wie proportional und dennoch freudig er Leistung und Drehmoment abliefert, aufmerksam und niemals aufdringlich am Gaspedal hängt. Auf Schaltrücke wartet man ebenfalls vergeblich in den moderat schalenförmigen Sitzen, die angemessen seitenhaltend für heutige Maßstäbe hoch und irgendwie passiv Richtung Lenkrad stehen.

Maschinenbau, hoch dosiert

Schlimm? I wo, der M Roadster bereitet einfach irre Freude. Für die es weder hohe Drehzahlen noch Superlative braucht. Er zeigt vielmehr, wie schön Maschinenbau sein kann. Das Auto als Automobil, nicht rollendes Smartphone. Im M Roadster konzentriert, hoch dosiert. Herrlich freiluftig, dezent stürmend und ziemlich drehfreudig. Also nicht nur der Motor. Wer es am Gas übertreibt, muss umso schneller und präziser am Lenkrad sein. Sonst geht es dahin, und die Gesamtproduktion von 15322 Stück reduziert sich erneut um eines.

Was schade wäre, schon wegen der Chromteile innen, die sogar die Zusatzinstrumente für Öltemperatur und -druck in der Mittelkonsole umranden. Aufmerksam gefahren liefert der M Roadster trotz Macho-Look kultivierten Fahrgegnuss. Getrieben von einem Motor, der zwar im Zentrum steht, jedoch nicht alles domi-



Baujahr: 1995–2002

Leistung: 140 PS

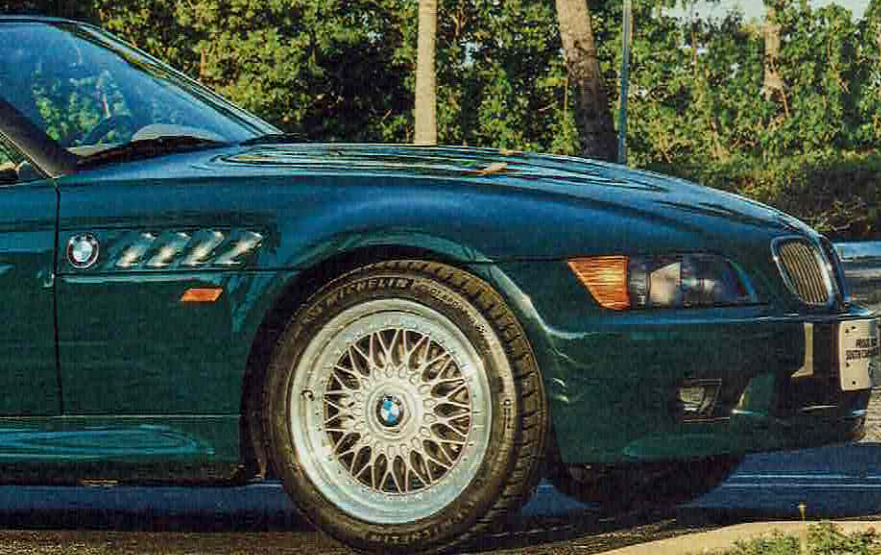
Motor: 1,9-Liter-Reihenvierzylinder (M44)

Gewicht: 1250 kg



Kreuzspeichenräder: eigentlich ein Z3-Muss

Gute Laune?
Beim Z3
serienmäßig



BMW Z3 Roadster 1.9, 1996



Das Verdeck ist von Hand schnell verklappt



Kiemen: angeblich ein BMW-507-Zitat

BMW Z4 s-Drive 30i



niert. Klar war er bei seinem Debüt ein verwindungsfreudiger Bursche und ist es heute noch. Doch es ist wie mit Großeltern und ihren Enkeln: Die Alten können die Racker viel entspannter genießen als die Eltern, die sich um den stressigen Alltag kümmern müssen. Oma und Opa bleibt der reine Genuss. So ist es auch mit dem Z3 M Roadster, bei dem du froh bist, heute mit zeitlichem Abstand keinen bepunkteten Test abliefern zu müssen, sondern nur Freude.

Dass der aktuelle Z4 vor dem letzten Stint in die Abendsonne sogar beides hinbekommt, also frischluftige Fahrfreude bereiten und manchem Mitbewerber punktemäßig das Fell über die Ohren ziehen, ist wieder eine ganz andere Geschichte. Und hinreichend Stoff für ein Wiedersehen mit der kompletten Z-Familie.

Vielleicht in einem weiteren Vierteljahrhundert. Zum Fünzigsten.

Text: Jörn Thomas

Fotos: Daniel Kraus, Fabian Kirchbauer

Baujahr: ab 2018 (G29)

Leistung: 258 PS

Motor: Zweiliter-Turbo-Reihenvierzylinder

Gewicht: 1490 kg



Straff: die Fahrwerksabstimmung



Haltstark und bequem: die Sitze