

Deutschland 4,50 € Österreich 5,10 € Schweiz 8,90 sfr BeNeLux 5,30 €
Italien 6,00 € Slowenien 6,00 € Spanien 6,00 € Dänemark 52,00 DKK

MotorKlassik

www.motor-klassik.de/youngtimer

YOUNGTIMER

YOUNGTIMER

DIE KULT-KLASSIKER DER 70ER, 80ER UND 90ER

2/2017

POWER FÜR WENIG GELD
Marktcheck bis 7500 Euro



TAUGT DER ALTE SCHWEDE WAS?
VOLVO 760 GLE FÜR 1000 EURO



RETRO ALS YOUNGTIMER?
MINI UND VW NEW BEETLE

MERCEDES GEGEN CHRYSLER

300C 5.7



E 430

Cool gegen Solide: 3 Duelle

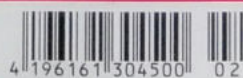
KAUFBERATUNG BMW Z3
ROADSTER-FUN AB 5000 EURO



EISKALT IM DEFENDER
QUER DURCH ISLAND



**ANNA
SCHRAUBT**
TANKGEBER AM
VW GOLF TAUSCHEN



4 196161 304500 02

VOLLGELADEN SAAB 9000
TURBO & VOLVO 850 T-5





Leben im Klischee: Roadster gehören auf die Landstraße, heißt es. Ja, sagt der Z3

TEXT Michael Harnischfeger FOTOS Archiv

SO FINDEN SIE DEN BESTEN BMW Z3

Die 90er-Jahre waren ein Traum für Roadster-Freunde. Nie wieder war die Auswahl so groß. Und BMW baute vom Z3 auch ein schräges Coupé. Was kann man sich mehr wünschen?

Womöglich ist es ja der Winter-Blues, der einen nach etwas Offenem suchen lässt für den ersehnten Frühling und den Sommer, der sicher ganz grandios werden wird. Leicht, agil und freudvoll soll es sein? Da empfiehlt sich traditionell ein Auto mit dem weiß-blauen Logo am Bug. Und die Internet-Suche führt bei diesen Eckdaten geradezu zwangsläufig zum Z3. Ups, wie die Zeit vergeht: Die ältesten Exemplare des Roadsters sind ja schon offiziell Youngtimer! Und noch mal ups: Die Preise sind gar nicht mal so günstig, wenn man von den heruntergerittenen Exemplaren für niedrige vierstellige Beträge absieht, wo eine Besichtigung wohl nur lohnt, wenn man ein leicht rattiges Wegwerfauto sucht.

Zu ähnlichen Erkenntnissen führt auch die Suche nach einem Z3 Coupé, das im August 1998 nachgereicht

worden war. Wer sich in die Preislisten vertieft, wird feststellen, dass BMW da schon die Vorlage für die Preispolitik für Boxster und Cayman lieferte: Das Coupé war teurer als der Roadster. Nicht so sehr viel teurer, als es bei den Mittelmotoraus aus Zuffenhausen der Fall war. Aber doch eben etwas. Schließlich wurde das Coupé mit „Clownsschuh“-Silhouette nachträglich aus dem Roadster entwickelt und nicht – wie normal – umgekehrt.

**6291
Coupés**

mit dem **Zusatz M und vier Auspuffendrohren** wurden gebaut. Vom Roadster waren es immerhin 15322 Exemplare. Das erklärt auch die geforderten Preise für die Power-Helden der Baureihe

Boom vor 20 Jahren

Der Roadster stand also am Anfang; eine Antwort auf den 1989 erschienenen Mazda MX-5, dessen Erfolg so viele andere wachrüttelte und dem Roadster-Fan vor gut 20 Jahren eine Vielfalt bescherte, wie es sie seitdem nicht mehr gab: 1994 war Alfa mit dem Spider gekommen, 1995 folgten MG mit dem Mittelmotor-F und Fiat mit der schnuckeligen Barchetta. 1996 lieferte Mercedes mit dem SLK die Hightech-Klappdachlösung, und Porsche brachte den Boxster an den Start mit der heute als Mädchen-Motorisierung verlachten 2,5-Liter-Maschine und 204 PS.

BMW bediente mit dem von Oktober 1995 in anfangs mäßiger Qualität produzierten Z3 erst mal die Basis, hielt sich an preiswerte Vierzylinder.



Einfach schön sind die klaren Rundinstrumente



Schön schräg ist das seltene Coupé nicht nur als M



Das Verdeck war bis zur Modellpflege ungefüttert



Mit Windschott? Ja nun, sind ja nicht alle hart



Das elektromechanische Verdeck kann Ärger bereiten



Das freche Rotzen des M-Motors kommt gut im Roadster

Nach Europa kamen anfangs nur 1,8-Liter-Roadster zum Grundpreis von 43 700 Mark. Den ziemlich niedrigen Preis relativierte BMW durch Weglassen von Gewicht, also äh: Ausstattung. Klima, Leder, Leichtmetallräder, Nebelscheinwerfer und sogar elektrische Fensterheber kosteten Aufpreis. Auch die Leistung war sparsam zugeteilt. 115 PS schickte der M43-Vierzylinder, der sich seinen guten Ruf als problemloser Langläufer redlich verdient hat, durchs Fünfganggetriebe an die Hinterachse. Mit diesem limousinigen Vierzylinder blieb der Z3 in preislicher Sichtweite zur europäischen Konkurrenz, doch prickelnd motorisiert war und ist er damit nicht. Was ist Roadster-Fahren ohne Sound?

Den lieferte auch der 1.9er-Vierventiler mit 140 PS nicht wirklich, der wie der 1,8-Liter und die meisten aller frühen Z3-Motoren aus den späten Dreierern der Baureihe E36 bekannt ist. Er zeigt aber schön, wie sehr ein Motor das Wesen eines Auto verändern kann. Während der Basis-Vierzylinder den Z3 eher brav durchs Land schiebt, ohne zweiten Wind und ohne spürbare Verve, legt der M44-Vierventiler schon eine kessere Sohle aufs Parkett, erhebt den Z3 vom einfachen, ausreichenden Frühstück zur Mahlzeit mit dem gewissen Extra.

„Passt!“, sagt man nach einer Fahrt übers Land, wo der gut ausbalancierte Z3 freudig einlenkt und har-

SCHWACHPUNKTE

- 1 Verdeck undicht / Heckscheibe
- 2 Sitze wackelig / Sitzheizung
- 3 Seitenteil rostig (Coupé)
- 4 Plevellager, Ölpumpe (S50/S4)
- 5 Wasserpumpe
- 6 Thermostat
- 7 Vorderachse
- 8 Öl am Kettenkasten (M43)
- 9 Vanos defekt
- 10 Hinterachse lose / Tonnenlager

monisch federt, solange die verschleißfreudige Vorderachse nicht im Endstadium vor sich hinklappert. Poltert es erbe von achtern? Dann sind die Tonnenlager wohl reif für die Tonne.

Das sind typische Schwachpunkte des US-Bayern – ebenso wie undichte Verdecke, durchs häufige Falten verschrabbelte oder gar geknickte Plastikheckscheiben, wackelnde Sitze und verstorbene Heizmatten der Sitzheizung. Komisch, dass BMW manche Dinge nie richtig in den Griff bekam, aber irgendwas ist ja immer. Doch im Grunde darf der Z3, egal in welcher Motorisierung, als robuster Typ gelten, der alles andere als divenhafte

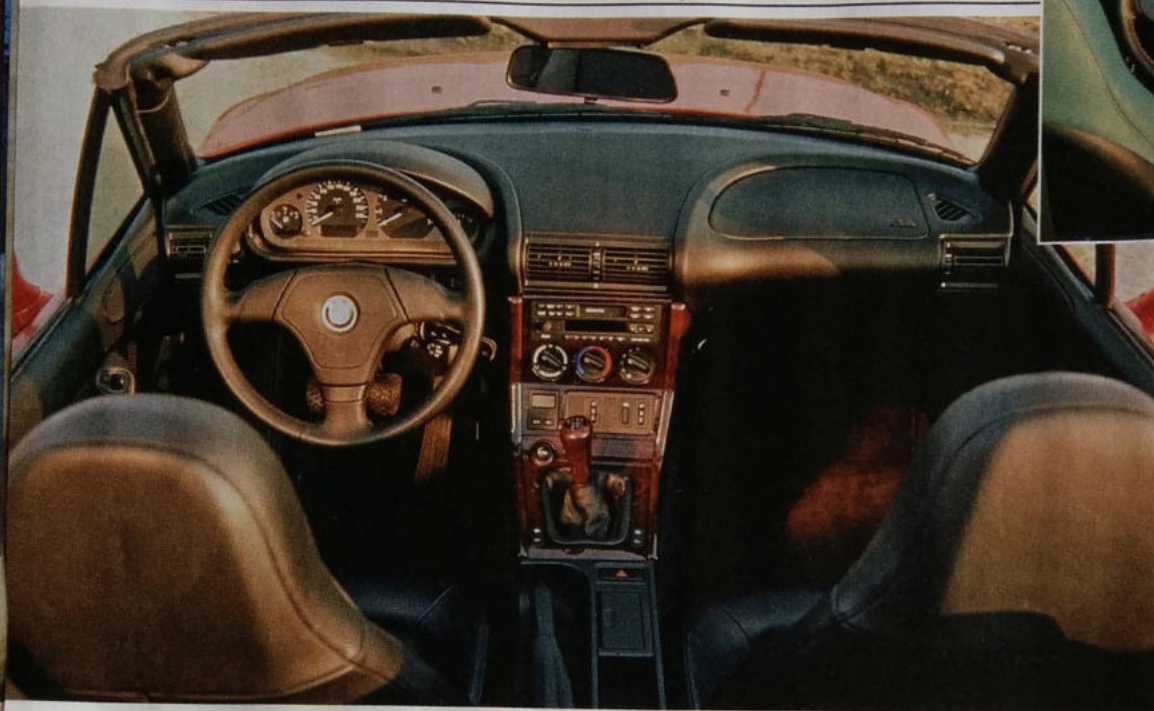
Launen hat und einfach so funktioniert, wie man es von einem modernen Auto erwartet.

Twiggy und Jennifer

Doch zurück zum Sound: Den lieferte der 1996 eingeführte Roadster 2.8 – und er lieferte mit 192 PS und 275 Newtonmetern auch die Power, die ihn so gehen lässt, wie er aussieht. Denn während die Vierzylinder bis zur Modellpflege in einer fast twiggyhaft schmalen Karosserie sitzen, gibt der 2.8 mit seinem verbreiterten Hinterteil die Jennifer Lopez, schiebt dank Vanos-Einlass-Nockenwellenverstellung schon druckvoll aus dem Drehzahlkeller und



Das Interieur Reduziert und vielleicht gerade deshalb reizvoll



Holz in der Hütte? **Kann, muss aber nicht.** Die M-Modelle (oben) kamen mit Zusatzinstrumenten



Luftiger als der Z3 war nur der **Z1 selig**. Der Bügel ist Serie



Die ams-Kollegen taufen das Coupé „**Clownsschuh**“. Passt

Die Preise

Die Zeiten günstiger Z3 sind vorbei. Selbst Vierzylinder aus der Vor-Facelift-Ära sind nicht mehr ganz billig. **Sechszylinder liegen deutlich darüber.** Die seltenen M Coupés erreichen Porsche-996-Niveau.

Modell	Preis bei Einführung	gepflegt	mäßig
Z3 Roadster 1.8	43 700 DM	6 100 €	1 500 €
Z3 Roadster 1.9i	52 050 DM	11 200 €	3 700 €
Z3 Roadster 1.9	48 700 DM	8 600 €	2 200 €
Z3 Roadster 2.0	54 050 DM	12 800 €	4 100 €
Z3 Roadster 2.2i	54 350 DM	15 000 €	4 200 €
Z3 Roadster 2.8	61 300 DM	16 200 €	4 200 €
Z3 Roadster 3.0i	65 600 DM	17 800 €	4 400 €
M Roadster (321 PS)	91 500 DM	29 900 €	10 200 €
M Roadster (325 PS)	94 600 DM	31 200 €	11 000 €
Z3 Coupé 2.8i	64 000 DM	17 800 €	4 300 €
Z3 Coupé 3.0i	65 800 DM	18 400 €	6 900 €
M Coupé (325 PS)	95 300 DM	44 000 €	18 500 €

Quelle: Classic-Analytics

jubelt gierig bis weit über 6000. Großartig, ansteckend und langlebig ist dieser Motor, der als 2.8i per Doppel-Vanos später auf 193 PS zulegt und auch das extravagant designte Coupé pusht.

Noch mehr als der Roadster erweist sich das Coupé im Shooting-Brake-Style als Fahrmaschine, denn das feste Dach tut der Steifheit des Z3 gut. Doch in diesem Punkt ist der offene Z3 ja nicht wirklich schlecht. Natürlich zittert die Karosserie auf wirklich üblen Straßen ein wenig, und knarzen und klappern kann es auch schon mal irgendwo. Doch den Spaß kann einem das nicht vermiesen. Fast schon auf der Hinterachse sitzend, die lange Haube und das reduzierte Cockpit vor der Nase, können die Biegungen gar nicht eng genug sein, um das Autofahren in einer sehr ursprünglichen Form zu genießen. Doch Vorsicht: ESP gab es nicht im Z3, und wenn das Heck einmal kommt, kommt es sehr konsequent.

Natürlich ließ sich der Z3 mit allerhand Tand aufrüsten, sei es – die einen lieben, die anderen hassen es – Bicolor-Leder oder gar Holz-Gedöns, Fünfgangautomatik oder das elektrische Verdeck, das im Alter mal streiken kann. Und manche Goodies wie Sperrdifferenzial (Serie bei den späten 3,0-Litern und den M-Modellen), M-Fahrwerk, ein gutes Soundsystem oder das Hardtop sind ja nicht zu verachten. Doch bereits so, wie die Ingenieure und die Aufpreislisten-Jongleure ihn schufen, ist der Z3 ein großer Spaßmacher, der geöffnet Frischluft bis zum Abwinken liefert.

DATEN & FAKTEN BMW Z3 2.8 Roadster, Baujahr 1998

Motor Typ M52B28, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block und Kopf aus Leichtmetall, Bohrung x Hub 84,0 x 84,0 mm, Hubraum 2793 cm³, Leistung 192 PS bei 5300/min, max. Drehmoment 275 Nm bei 3950/min, Verdichtung 10,2:1, vier Ventile pro Zylinder (Vanos), Schleppebel mit hydr. Spielausgleich, zwei obenlie-

gende Nockenwellen (Kettenantrieb), elektr. Einspritzung (Bosch), Ölinhalt Motor 6,5 Liter, ger. Kat

Kraftübertragung Fünfgang-Schaltgetriebe, a. W. Fünfgang-automatik, Hinterradantrieb

Karosserie und Fahrwerk Selbsttragende Stahlblechkarosserie, Einzelradaufhängung, vorn

McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren vorn und hinten, Zahnstangen-Servolenkung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS, Radgröße 7 x 16, Reifen 225/50 ZR 16

Maße und Gewicht Länge x Breite x Höhe 4025 x 1740 x 1293

mm, Radstand 2446 mm, Gewicht 1335 kg, Tankinhalt 51 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch Vmax 218 km/h, 0–100 km/h in 7,1 s, Normverbrauch 9,7 l Super

Bauzeit und Stückzahl BMW Z3 Roadster 1995–2002 (Coupé 1998–2002): 297 088 Exemplare (davon 17 815 Coupés)

Wer öfter mal lange Strecken mit geschlossenem Dach fährt, sollte nach einem Roadster nach dem Facelift im April 1999 Ausschau halten. Da bekamen alle Roadster ein modifiziertes Breitheck mit L-förmigen Leuchten und ein gefüttertes Verdeck, das den Wind ein wenig leiser fauchen lässt. Die Plexiglas-Heckscheibe blieb allerdings weiterhin erhalten – typisch puristischer Roadster eben – und zeigt im Alter gern mal Knicke oder wird milchig. Wichtig auch: Ein Zweiliter-Sechszylinder mit 150 PS löste den 140-PS-Vierzylinder ab.

Trouble von heckwärts

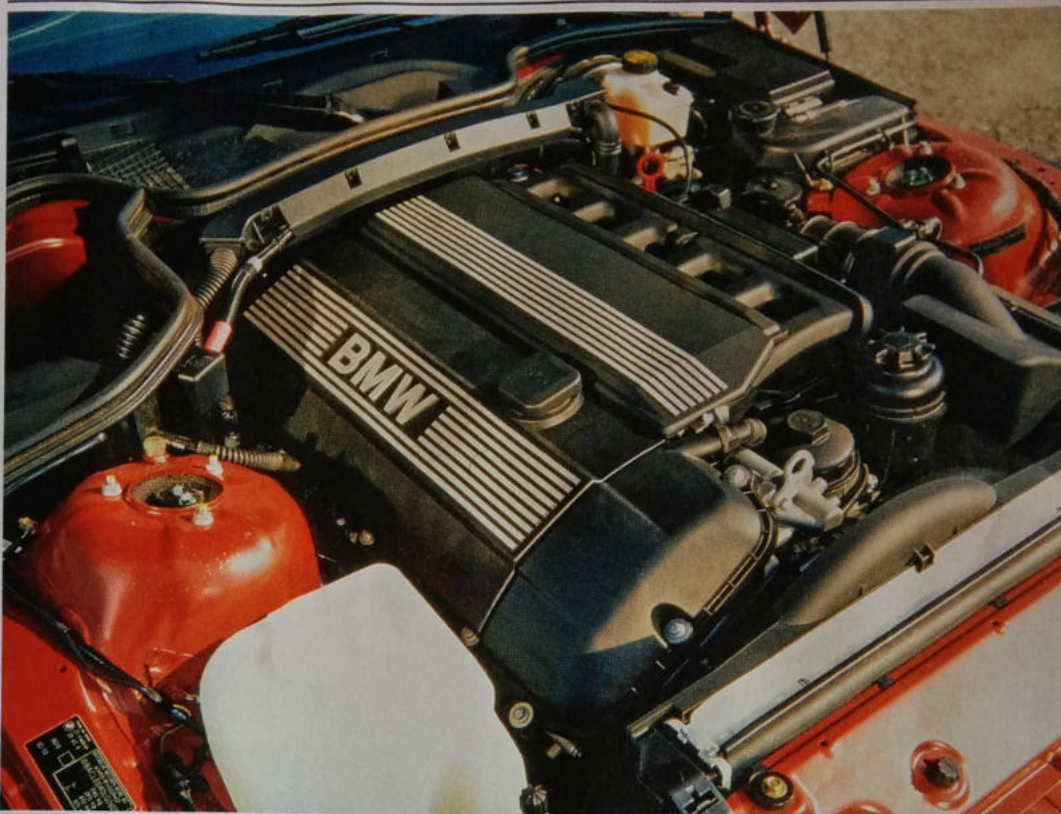
Motorenabteilung, drittes Kapitel: die M-Modelle. Wird der Z3 mit den Sechszylindern zum Festmahl, avanciert er als M Roadster oder M Coupé zum feurigen Menü vom Sternekoch – und das nicht ohne Nebenwirkungen. Positiver Art sind die – ganz gleich, ob der frühe S50 oder später dann der S54 verbaut ist – in Sachen Dynamik. Was die feinmechanischen Ausnahmekönner mit dem leichten Auto anstellen, ist schlicht großartig mit hohem Suchtpotenzial. Die Dinger gehen halt zum Niederknien und klingen beim Ausdrehen so heiser nach Rennstrecke, dass es eine Freude ist.

Verbrauch und Versicherungskosten sind aber hoch und die Wartung ist teuer, da das Ventilspiel nicht wie bei den anderen Motoren hydraulisch, sondern durch Wechseln von Shims eingestellt wird. Zudem sind auch bei normaler Nutzung in der Region um 100 000 Kilometer die Pleuellager fällig. Die Vanos-Mimik und die Ölpumpe verschleifen offenbar auch schneller als bei den braveren Motoren. Alles in allem steigen die Kosten auf ein Niveau, das mit den mittlerweile geforderten (und bezahlten) Preisen korreliert. Deutlich über 40 000 Euro können gute M Roadster kosten, die raren M Coupés erst recht.

Vielfach wird das bekannte Hinterachspröblem auf diese Power-Mobile reduziert. Doch das ist nicht so, leider. Auch die weniger brutal anreißenden Motoren zeigen diese für BMW peinliche Nummer immer wieder. Es ist schlicht so, dass die Schweißpunkte, die den Hinterachsträger und die Differenzialstütze mit der Bodenplatte verbinden, rosten und abreißen können. Das äußert sich anfangs durch Knackgeräusche und ein indifferentes Fahrverhalten und kann so weit gehen, dass die Hinterachse nur noch locker Kontakt zum Auto hält.

BMW besserte lange Jahre auf Kulanz nach, doch das ist nun vorbei.

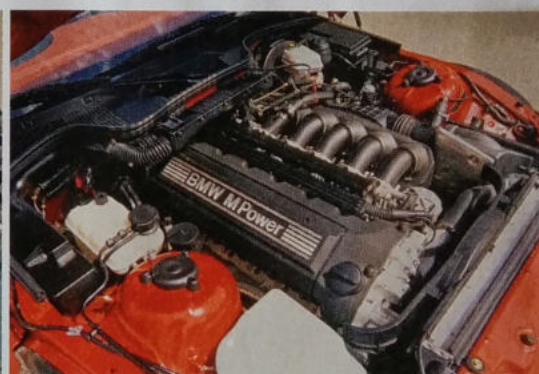
Die Motoren Die Sechszylinder sind erste Wahl – Vierzylinder gehen aber auch



M52- und M54-Sechszylinder bringen Motor-Luxus in den Z3. Ihr wohliges Singen ist ein Ohrwurm



Mit den M43- und M44-Vierzylindern versprüht der Z3 Kumpel-Charme. Im Coupé gab es sie nicht



Einzeldrosseln! Hochdrehzahl! Die S50- und S54-Sechszylinder-Bullen wollen gut behandelt werden

M43: Zweiventil-Vierzylinder, 1796 cm³/115 PS im Roadster 1.8. 1895 cm³/118 PS im Roadster 1.9i

M44: Vierventil-Vierzylinder, 1895 cm³, 140 PS und 180 Nm, verbaut im Roadster 1.9 von 1995 bis 1999

M52: Vierventil-Sechszylinder mit 2,0 und 2,8 Litern Hubraum (150/192 PS). 2.8i ab 1998: 193 PS

M54: Vierventil-Sechszylinder mit 2,2 und 3,0 Litern Hubraum (170/231 PS). Eingesetzt ab Mitte 2000

S50: Vierventil-Sechszylinder, letzte Ausbaustufe mit Doppel-Vanos. 3201 cm³, 321 PS, 350 Nm

S54: Vierventil-Sechszylinder, Nachfolger des S50 mit 3246 statt 3201 cm³ und 325 statt 321 PS

Daher sollte die Probefahrt mit einem Z3 – je stärker motorisiert, desto dringender ist das geraten – stets über eine Grube oder eine Hebebühne führen, um diesen Punkt sorgfältig zu checken. Dauerhaltbare Schweißreparaturen sind bekannt, doch da ist man schnell mit 1500 Euro plus x dabei – vom Ärger mal ganz abgesehen.

Dabei soll der Z3 doch von Anfang an Spaß machen. Und das kann er auch mit einigen Jährchen auf dem Buckel. Sonne, komm raus!

Fazit

Vierzylinder? Klar, kann man machen, zumal sie noch zu niedrigen Preisen erhältlich sind. Doch der Z3 zum Genießen hat sechs Töpfe unter der langen erhabenen Haube. Der frühe 2,8er ist dabei nicht viel besser als der späte 2,2er, und der Dreiliter erscheint als goldene Mitte zwischen ihnen und den heftigen M-Modellen. **Noch gibt es Erst-, Zweit- oder Dritthand-Exemplare mit sauberer Historie.** Jetzt aber ran!



YOUNGTIMER-Redakteur Michael Harnischfeger