BMW Z3 Coupé (1998-2002)

Fit wie ein Turnschuh

www.autobild.de



Auch im fortgeschrittenen Alter spurtet das seltene Z3-Coupé noch flott voran. Nur die Preise hinken derzeit hinterher – der Klassiker-Status braucht noch Zeit.

Technisch robust, günstig gepreist, nur in kleiner Stückzahl vorhanden. Das Coupé ist der billigste Z3 und ein Gebrauchtwagen mit Klassiker-Zukunft.

"Everybody’s darling wird dieses Auto nicht", orakelte Wolfgang Reitzle, ehemals BMW-Vorstand, vor der Einführung des Z3 Coupés 1998. Reitzle verließ mittlerweile die Auto-Branche, behielt aber Recht: Der geschlossene Z3 blüht weitgehend im Verborgenen. Für den Gebrauchtwagen-Käufer ist er gerade deshalb interessant. Nur 19.100 Euro kostet laut Liste der günstigste 2.8 aus dem Baujahr 98. Wertverlust: satte 41,6 Prozent. Für einen vergleichbaren Roadster verlangt der Händler 20.700 Euro – macht nur 36,04 Prozent Wertverlust. Und es gibt noch einen Kaufanreiz für das Z3 Coupé: die geringe Stückzahl. Lediglich 6995 Exemplare wurden in Deutschland verkauft, das sind 64.155 Einheiten weniger, als Z3 Roadster seit 1996 verkauft wurden. Der Weg zum Klassiker also ist programmiert.
Technisch sind Coupé und Roadster nahezu identisch. Beide erhielten üppige Organspenden vom Dreier. So teilt das sportliche Duo auch die Achsen mit der Limousine und die entsprechenden entsprechenden Probleme bei der HU. Vorn und hinten liegen die TÜV-Zahlen über dem Durchschnitt, sind also schlechter als bei den meisten geprüften Autos dieser Altersklasse. Ebenso macht beiden die einseitig wirkende Handbremse zu schaffen. Ein Mechaniker kann hier aber schnell für Abhilfe sorgen. Gegenüber dem Roadster hat das Coupé einen großen Vorteil, nämlich seine steifere Karosserie.
Die schwächste Motorisierung ist der 2,8-Liter mit 193 PS, den auch wir empfehlen. Die Laufruhe des Reihensechszylinders begeistert, die Versicherung langt bei der Haftpflichtklasse 15 nicht so kräftig zu, wie beim kräftigen M mit 321 beziehungsweise 325 PS (Haftpflichtklasse 23). Ein weiterer Pluspunkt für den 2.8 ist die serienmäßige automatische Stabilitätskontrolle (ASC+T), die den Wagen auch auf rutschiger Fahrbahn beherrschbar macht. Der M ohne ASC+T ist auf Schnee nur schwer unter Kontrolle zu halten.

Korrosionsschäden kommen beim Z3 Coupé selten vor, der TÜV notiert hier nur positive Zahlen. Achtung: Verunziert doch mal eine braune Stelle das Blech, könnte dies ein Zeichen für einen reparierten Unfallschaden sein. Ein weiteres Indiz sind ungleichmäßige Spaltmaße rund um die Motorhaube. Stimmen die Abstände zu den Kotflügeln nicht, wurde meist unprofessionell rumgeschraubt. Die Motorhaube korrekt einzupassen, fordert den Vollprofi.
BMW-Besitzer neigen häufig zu Tuning-Maßnahmen, bei Angeboten aus zweiter Hand ist deshalb Vorsicht angebracht. Vor allem an den Bremsen wird gerne gebastelt. Für den normalen Auto-Alltag reicht die BMW-Bremse aus, auch wenn der Einkolben-Schwimmsattel mehr an den braven Dreier als an einen Sportwagen erinnert. Fahrer, die es schneller schätzen, investieren deshalb bereitwillig in die Bremse: Teuer und beliebt sind Nachrüstteile von Porsche, auch die Powerdisc-Bremsscheibe von ATE erfreut sich regen Zuspruchs. Wir haben diese Produkte nicht getestet, geben aber zu bedenken, dass eine Sportbremse Zeichen für ein Vollgas-Vorleben und damit übergroßen Verschleiß ist.
Auffallend viel Geld investieren Z3-Fahrer in Felgen. Auf den ersten Blick sehen alle Alus gut aus. Haben aber Parkschäden ihre Spuren hinterlassen, hilft nur ein Gang zum Felgen-Reparaturbetrieb oder, je nach Beschädigung, ein neues Leichtmetallrad. Kosten, die der

Käufer bei der Preisverhandlung berücksichtigen sollte. Langes Zögern lohnt trotzdem nicht. Denn noch sind die Preise für das seltene Z3 Coupé günstig. Noch.

Modellgeschichte 1/96 Modelleinführung des Z3 Roadster **9/98** Neueinführung des Z3 Coupé, Vorderwagen identisch mit dem Z3 Roadster. Neu: über den hinteren Stoßfänger runtergezogenes Dach mit Heckklappe. Breite Spur der Hinterachse, weit ausgestellte Radhäuser **9/98** Für sportliche Fahrer als M Coupé mit 3,3-Liter-Motor, 236 kW/321 PS erhältlich **6/00** 3,0-Liter Motor (170 kW/231 PS) **4/01** M Coupé: 3,3-Liter-Motor mit 239 kW/325 PS **12/02** Produktionsende
Schwachstellen • die Vorderachse bringt bei der Hauptuntersuchung immer wieder einen Eintrag ins Prüfprotokoll, diese Schwäche teilt das Z3 Coupé mit dem Roadster und dem Dreier. Ebenso liegen die Werte für die Hinterachse weit über dem Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge dieser Altersklasse • ein weiterer Kritikpunkt ist die nur einseitig wirkende Handbremse • die Türgriffe stammen aus dem großen BMW-Baukasten und leiern nach einiger Zeit aus, der bewegliche Griff klappt dann nicht immer problemlos zurück • bei einigen Fahrzeugen beobachteten wir ausgeleierte Scharniere der Heckklappe • bei sportlicher Fahrweise ist der Verschleiß von Reifen und Bremsen erstaunlich
Reparaturkosten Preise inklusive Lohn und Mehrwertsteuer am Beispiel BMW Z3 Coupé 2.8 (142 kW/193 PS), Baujahr 1998. Die Preisunterschiede für Ersatzteile sind für den 2.8 und den M sehr unterschiedlich, nicht nur deshalb ist für uns der 2.8 die erste Wahl.

Reparaturkosten	**BMW Z3 Coupé 2.8, Bj. 1998**
Kotflügel vorn, lackiert	263 Euro
Scheinwerfer komplett	292 Euro
Bremsscheiben vorn	163 Euro
Bremsklötze vorn (ein Satz)	126 Euro
Getriebe (AT)	1967 Euro
Teilmotor (AT)	4910 Euro
Lichtmaschine (AT)	401 Euro
Anlasser (AT)	218 Euro
Wasserpumpe (AT)	108 Euro
Auspuff ohne Kat	511 Euro

Fazit "Bei der ersten Hauptuntersuchung nach drei Jahren fällt das BMW Z3 Coupé nur mit wenigen Schwächen negativ auf. Die Vorderachse sorgt für schlechte Noten, ebenso gibt die Hinterachse Grund zur Prüfer-Kritik. Wiederholt beobachten wir an diesen Fahrzeugen einseitig wirkende Handbremsen. Bestnoten vergeben wir für die Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen, die Bremsschläuche, -leitungen und Bremskraftregelung." **Rainer Fass, Gutachter TÜV Rheinland/Berlin-Brandenburg**
Modellempfehlung BMW Z3 2.8 Coupé (142 kW/193 PS)
Steuer/Schadstoffklasse: 143 Euro im Jahr/D3 **Testverbrauch**: Werksangabe 9,4 Liter, gemessen 12,3 Liter (Super) **Versicherung**: Vollkasko (26/500 Euro SB): 1691 Euro Teilkasko (36/150 Euro SB): 477 Euro. Haftpflicht (15): 856 Euro (Basis: HUK-Jahrestarife für Regionalklasse Berlin, 100 Prozent) **Inspektion/Kosten**: nach Anzeige, etwa 250 bis 400 Euro **Wertverlust**: Dreijährige verlieren rund 40 Prozent vom Neupreis (Händlerverkaufspreis), danach jährlich um 1600 Euro Verlust

Dieser Artikel stammt aus AUTO BILD 34/2002

Links in diesem Artikel:
[Artikel URL]: http://www.autobild.de/test/gebrauchtwagen/artikel.php?artikel_id=2455