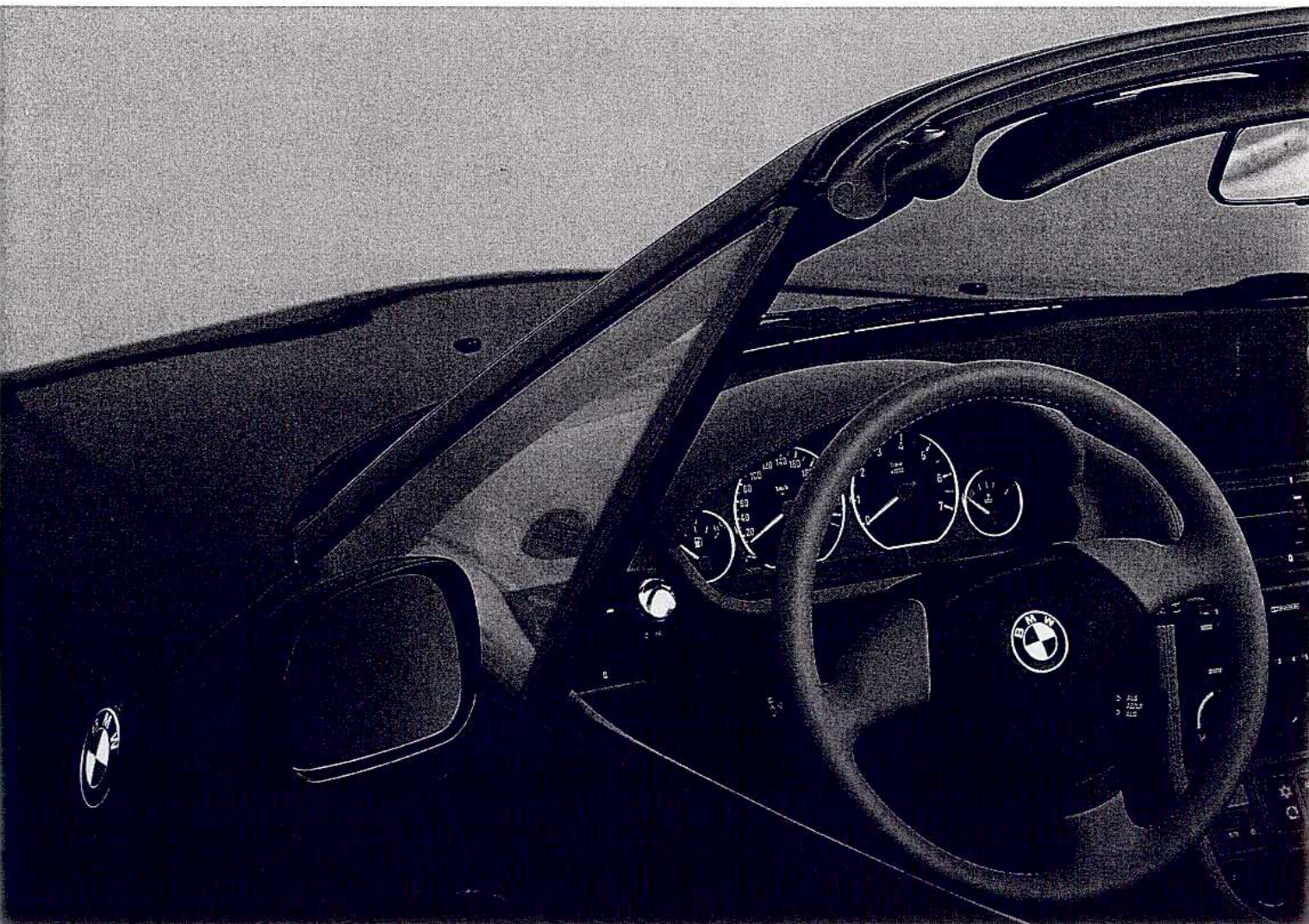




Der neue BMW Z3 roadster 2.8





Der neue BMW Z3 roadster 2.8

The new BMW Z3 roadster 2.8

Le nouveau BMW Z3 roadster 2.8

Il nuovo BMW Z3 roadster 2.8

El nuevo BMW Z3 roadster 2.8

Stand: 11/96

Postanschrift
D-80788 München

Hausanschrift
Petuelring 130, BMW-Haus
D-80909 München

Telefon
(089) 3 62-2 35 04
-2 51 67

Telefax
(089) 3 62-2 59 65

Inhalt

- 1 Kurztext:
Exklusiv und souverän in die nächste open air Saison**
- 2 Langtext:
Die exklusive Synthese: Der Z3 roadster 2.8**
- 3 Technische Daten**
- 4 Leistungs- und Drehmomentkurve**
- 5 Technische Grafiken**

Der BMW Z3 roadster 2.8 - exklusiv und souverän in die nächste open air-Saison

Nachdem jetzt rund 35.000 Exemplare des in Spartanburg/USA gefertigten Roadsters Z3 mit der 1,8- bzw. 1,9 Liter-Motorisierung seit Auslieferungsbeginn im März 1996 in Kundenhand sind, wird die Roadster-Baureihe Z3 punktgenau zur nächsten open air-Saison, also im zweiten Quartal 1997 mit der 2.8 Liter- und der M-Version nach oben abgerundet.

Dann stellt sich die gesamte Palette so dar: Die 1,8 Liter-Variante mit 85 kW/115 PS für diejenigen, die zum günstigsten Preis in die weiß-blaue Roadster-Welt einsteigen möchten, die 1,9 Liter-Variante für solche, bei denen es mit 103 kW/140 PS doch schon sehr flott zur Sache gehen darf, der M roadster mit 236 kW/321 PS aus 3,2 Litern Hubraum als ultimative Fahrmaschine - und mit 2,8 Liter-Hubraum und 141 kW/192 PS schließlich die sportlich-elegante und exklusive Variante.

Der „Zwo-Achter“ bringt die souveräne Leistungsentfaltung des BMW Reihen-Sechszylindermotors und die Eigenschaften, mit denen sich der Z3 im Laufe von nur einem Jahr weltweit in die Herzen seiner Besitzer gefahren hat, auf einen gemeinsamen Nenner.

141 kW/192 PS, dazu das bullige Maximal-Drehmoment von 275 Nm und 80% davon bereits bei 1.500 U/min - es bedarf keiner wilden Phantasie, sich vorzustellen, wie diese Maschine mit dem 1260 kg-Sportwagen umgehen kann. Wer dieses Potential ausschöpfen möchte, kann aus dem Stand in 7,1 Sekunden auf 100 km/h sprinten, den Zwischenspurts von 80 auf 120 km/h im 4./5. Gang in 6,5/8,9 Sekun-

den absolvieren und - entsprechende Verkehrsbedingungen vorausgesetzt - 218 km/h als Spitzengeschwindigkeit abfordern. Man kann aber auch beschaulich schlendern, den beschwingten Zustand des Offenfahrens, dabei den Geräusch- und den Leistungskomfort genießen und auf diese Weise vom seidenweichen Lauf des großvolumigen Motors profitieren. Der Verbrauch beträgt nach dem neuen EG-Zyklus gesamt 9,7 Liter Super/100 km.

Das Triebwerk ist ein guter Bekannter: Es basiert auf dem „kleinen“ Reihensechszylinder mit Vierventiltechnik, überarbeitetem Ansaug- und Abgastrakt sowie erleichtertem Ventil- und Kurbeltrieb. Es verfügt über das neue Aluminium-Kurbelgehäuse; sein Hubraum ist für diese Motorvariante auf 2.793 ccm ausgelegt.

Die höhere Leistung und der Anspruch eleganter Exklusivität bedingen, daß sich der Z3 roadster 2.8 in einigen technischen Lösungen und in der Ausstattung von den Vierzylinder-Modellen abhebt. Die überarbeitete Hinterachse mit einer breiteren Abstützbasis (Spurweite 1494 gegenüber 1427 mm) erhöht die Fahrstabilität ebenso wie die Hinterachs-Getriebesperre und die serienmäßige Automatische Stabilitäts- und Traktions-Control ASC+T; die vorderen innenbelüfteten Bremscheiben sorgen für die thermische Standfestigkeit. Last but not least sorgt eine spezielle Fahrwerksabstimmung dafür, daß die hohe Leistung auch sicher auf die Straße gebracht werden kann.

Optisch unterscheidet sich die 2.8-Version vom 1.8/1.9 in erster Linie durch eine neue Frontschürze mit größerem Kühlluft einlaß, das markant verbreiterte Heck (+86 mm) und die serienmäßigen 16 Zoll-Leichtmetallräder im Z star-Design mit der Bereifung im Format 225/50.

Im Interieur prägen die Lederausstattung sowie ganz gezielte Chromapplikationen die edle, roadstertypische Atmosphäre. Mit der erweiterten Lederausstattung steht optional eine sehr exklusive und - je nach Farbe der Innenausstattung - im Farbkontrast sehr reizvolle Ausstattungsvariante zur Wahl. Elektrische Fensterheber und die zusätzlichen Nebelscheinwerfer runden die umfangreiche Ausstattung des Z3 roadster 2.8 ab.

Darüber hinaus ist der „2.8“, wenn auch die exklusive Variante, das Original in reiner Form: Eine atemberaubende Linie spielt mit den klar herausgearbeiteten Stilelementen dieser Fahrzeug-Spezies - mit langer Motorhaube, kurzem Heck, weit hinten angeordneter Sitzposition, Standardantrieb und steiler Windschutzscheibe. Sein Fahrverhalten vermittelt die Möglichkeiten eines Go Karts, und dennoch ist der Z3 nicht völlig weg vom Praktischen. Wenn zwei sich ein wenig bescheiden, reicht's auch für das Urlaubsgepäck. Und: Mit seinem frechen Verdeckschnitt ist der Z3 geschlossen genauso schick wie in offenem Zustand. Von welchem Aspekt man den Z3 roadster 2.8 auch betrachtet: Er ist eine hohe Dosis Roadster in BMW typischer Ausprägung.

Die exklusive Synthese: Der Z3 roadster 2.8

Drei Komponenten verleihen dem Z3 roadster 2.8 eine Alleinstellung im Marktsegment der kompakten, offenen Sport-Zweisitzer: Die drei Teile heißen Reihensechszylindermotor, Hinterradantrieb und eben Z3 roadster. Zusammen ergeben sie eine Synthese von fahrdynamischer und optischer Exklusivität.

Teil Eins: Der Reihensechszylinder und ...

Der Z3 roadster 2.8 ist neben dem M-roadster der einzige zweisitzige, offene Sportwagen in seiner Klasse, der von einem Reihensechszylindermotor angetrieben wird. Und die Betonung des Reihensechszylinders hat ihre Gründe:

... sein unübertroffener Rundlauf

So ist die Anordnung von sechs Zylindern in Reihe nicht nur völlig unbelastet von freien Massenkräften, sondern auch von Massenmomenten, beides Störenfriede des Rundlaufs. Das Ergebnis ist eine turbingleiche Laufkultur im gesamten Drehzahlbereich.

Besondere Feinarbeit widmeten die BMW Motorenbauer auch dem Innenleben des Zylinderkopfes. So sind die Nockenwellen zugunsten eines möglichst geräusch- und reibungsarmen Laufs ausgewuchtet. Die Momente 0,5ter Ordnung - wie der Physiker die Störkräfte des Rundlaufs bezeichnet - sanken so von 80 Nm auf minimale 11 Nm.

Der leichte Lauf im "Kopf" sichert dem BMW Reihensechszylinder auch eine führende Stellung, wenn es um die Minimierung der Reibungsverluste geht. Erst Recht im Vergleich zu einem V6-Motor, der den Vorteil

weniger Kurbelwellenlager mit dem doppelten Aufwand für Steuerung und Steuertrieb überproportional zu bezahlen hat.

... sein kompaktes Leichtgewicht

Anspruchsvolle Ingenieurleistungen im Motorenbau werden aber zunehmend nicht nur an Leistung und Drehmoment und einer Reihe anderer Kriterien, sondern auch an deren Verhältnis zum Motorengewicht und damit am Beitrag des Motors zur Gesamtökonomie des Fahrzeugs gemessen. Mit einem Gewicht von rund 20 kg wiegt zum Beispiel das Aluminium-Kurbelgehäuse weniger als die Hälfte eines Grauguß-Rohrteils. Der Motor des Z3 roadster 2.8 ist mit einem Gewicht von 158 kg in dieser Leistungs- und Hubraumklasse der leichteste Sechszylinder. Mit einem Zylinderabstand von 91 Millimetern und einer Gesamtlänge von exakt 80 Zentimetern und drei Millimetern zählen die aktuellen BMW Reihensechszylinder zudem zu den kompaktesten ihrer Art.

Die BMW Ingenieure schöpfen das thermodynamische Potential des Sechszylinders mit Vierventiltechnik, variabler Phasenlage der Nockenwelle (VANOS) und hohem Verdichtungsverhältnis weitestgehend aus. Auch in Hinblick auf die Reduzierung der inneren Reibung steckt viel Detailoptimierung in dem 2,8-Liter-Triebwerk: Langpleuel, kurze Leichtbaukolben, schlanke Ventilschäfte und reduzierte Ventildruckkräfte sind Stand der BMW Technik. Dank dieser Technik gehören die BMW Sechszylinder damit auch zu den effizientesten Vertretern ihrer Hubraum- und Leistungsklassen.

... seine Charakteristik

Leistung und Drehmoment schließlich - für BMW Kunden mitentscheidende charakteristische Eigenschaften - entwickelt dieser Reihen-

sechszylinder absolut souverän. Vor allem der Drehmomentverlauf bereits im niedrigen Drehzahlbereich unterstreicht eindrucksvoll das Potential des Reihensechszylinders. Bereits bei 1500 Umdrehungen pro Minute steht 80 Prozent des maximalen Drehmoments von 275 Newtonmeter, das bei 3950 Umdrehungen anfällt, zur Verfügung. Seine Nennleistung von 141 kW oder 192 PS gibt der Sechszylinder bei 5300 Touren ab.

...seine Kraftübertragung

Wie bei den beiden Vierzylindermodellen überträgt serienmäßig ein - hier allerdings stärkeres - Fünfgang-Schaltgetriebe mit direkter Auslegung des 5. Gangs die Motorleistung des Z3 roadster 2.8 auf die Hinterachse. Seine prinzipiellen Anlagen erfüllen in hohem Maße genau die Anforderungen, die man speziell bei einem klassischen Roadster an das Getriebe stellt: kurze Schaltwege, ein leichtgängiger, exakt geführter, kurzer Schalthebel sowie eine optimale Getriebeabstufung.

Die Fahrleistungen des 2,8 Liter lauten: 0-100 km/h in 7,1 Sekunden, 80 -120 km/h im 4./5-Gang 6,5/8,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 218 km/h. Der Verbrauch beträgt gesamt 9,7 Liter Super nach dem neuem EU-Zyklus.

Auf Wunsch ist ein Viergang-Automatikgetriebe mit elektronisch-hydraulischer Getriebesteuerung, geschwindigkeitsabhängiger Wandlerüberbrückung im dritten und vierten Gang, drei vom Fahrer wählbaren Fahrprogrammen (Economy/Sport/Manuell) und der Sicherheitsausstattung Shift-/Interlock lieferbar.

Zugunsten von Umwelt, Ressourcen und Unterhaltungskosten haben beide Getriebe eine „lifetime“ Ölbefüllung, d.h. ein Ölwechsel ist über die gesamte Lebensdauer nicht erforderlich.

Teil Zwei: Der Hinterradantrieb und ...

Der Z3 roadster 2.8 hat, wie jeder BMW, den Motor vorn und den Antrieb hinten. Dies hat bei BMW Tradition, aber nicht der Tradition, sondern der physikalischen Vorteile wegen.

Der grundsätzliche Vorteil ist der ausgeglichene Kompromiß zwischen Stabilität und Agilität. Beides hängt vom sogenannten Trägheitsmoment ab. Das Trägheitsmoment wiederum wird bestimmt von der Fahrzeugmasse und von der Massenverteilung. Für den Z3 roadster spricht beides: Die geringe Masse und die Massenverteilung mit den relativ nah am Schwerpunkt liegenden Einzelmassen Motor und Getriebe.

... seine Agilität

Zur Freude am Fahren gehört neben einem stabilen Geradeauslauf, der zweifelsohne sehr wichtig, bei Kurvenfahrt aber eher hinderlich ist, die Agilität und Spontanität, mit der das Fahrzeug auf die Wünsche des Fahrers reagiert. Und da die schönen Straßen dieser Welt nunmal eher gewunden als gerade sind, wird die Agilität entscheidend für die Freude am Fahren. Diese Agilität muß freilich beherrscht werden. Das setzt voraus, daß alle vier Räder möglichst gleichen, festen Kontakt zur Straße haben. Aus diesem Grund ist das Fahrzeuggewicht des Z3 roadsters 2.8 von 1260 kg ideal 50:50 auf die beiden Achsen verteilt. Erreicht wurde diese ausgeglichene Achslastverteilung trotz des gegenüber den Vierzylindermotoren schwereren Sechszylindermotors durch ein Verlegen der Starterbatterie von vorne nach hinten.

Diese Achslastverteilung unterstützt zudem die Wirkung der äusserst effektiven Bremsanlage. Und für hervorragende Verzögerungswerte sind alle BMW bestens bekannt.

Dieses Konzept hat aber nicht allein als ideale fahrdynamische Plattform ihre Vorzüge. Auch unter den Gesichtspunkten Sportlichkeit und Komfort ist dieses Konzept optimal: Der lange Radstand erleichtert die Lösung des Zielkonfliktes zwischen sportlich-strafer und sicherer Fahrwerksabstimmung und Komfortansprüchen der Insassen.

Teil Drei: Der Z3 roadster 2.8 und ...

...sein Fahrwerk

Der Z3 roadster 2.8 erfüllt also als klassischer Roadster alle Anforderungen an ein fahrdynamisch gelungenes Auto: Er hat einen relativ langen Radstand von 2446 mm und eine breite Spur. Gegenüber den Vierzylindermodellen nahm sie vorne um zwei Millimeter auf 1413 mm zu, hinten steht der Z3 roadster 2.8 mit 1494 mm - plus 67 Millimeter - wesentlich breitspuriger auf der Straße. Zusammen mit steifer ausgeführten Schräglenkern, stärkeren Stabilisatoren, größeren Radlagereinheiten sowie der breiteren Bereifung im Format 225/50 ZR16 erweitert diese breitere Abstützbasis des 2.8 Liter das Potential an Fahrstabilität und Fahrpräzision. Die Voraussetzung dafür und auch für den guten Schwingungskomfort ist die hohe statische und dynamische Biege- und Torsionssteifigkeit der Z3 Karosserie.

Dazu kommen der niedrige Schwerpunkt, die spezifisch abgestimmte, straffe aber dennoch komfortable Federung und Dämpfung, die sehr direkte und präzise, servounterstützte Zahnstangen-Lenkung und natürlich die leistungsfähige, standfeste ABS-Bremsanlage. Den Fahrlei-

stungen des Z3 roadster 2.8 entsprechend verfügt sie über vorne innenbelüftete Bremsscheiben. Passend zu den Niederquerschnittsreifen im 50er Format wuchs der Durchmesser der sieben Zoll breiten Z-Star-Leichtmetallfelgen auf 16 Zoll und die Reifenbreite auf 225 mm.

Als Sonderausstattungen stehen darüber hinaus für den besonders sportlichen Fahrer u.a. eine auch optisch sehr attraktive 17 Zoll-Mischbereifung der Dimension 225/45 vorne und 245/40 hinten auf 7,5 bzw. 8,5 Zoll breiten LM-Felgen im Rundspeichenstyling sowie ein Sportfahrwerk inklusive Fahrzeugtieferlegung zur Wahl.

Serienmäßig ist der Z3 roadster 2.8 mit dem abschaltbaren Schlupfregelsystem ASC+T ausgerüstet. Das System verstellt bei Schlupf an der Hinterachse zunächst den Zündwinkel, blendet dann die Zündung aus und reduziert als stärkste Maßnahme das Antriebsmoment über den Bremseneingriff an der Hinterachse. Je nach Erfordernis erfolgen die entsprechenden Eingriffe einzeln, gestuft oder gleichzeitig. Das System ist zusätzlich auch in der Lage über eine Schleppmomentenregelung auftretenden, negativen Schlupf der Antriebsräder - zum Beispiel auf glattem Untergrund bei abruptem Gaswegnehmen oder zu hartem Einkuppeln beim Zurückschalten - zu erkennen und durch entsprechendes "Gasgeben" bis zu einem bestimmten Maße auszuregeln. Kombiniert ist das ASC+T mit einem Sperrdifferential, das bei sportlicher Fahrweise die Wirkung der automatischen Stabilitäts Control unter fahrdynamischen Gesichtspunkten ergänzt und damit der hohen Antriebsleistung des 2,8 Liter gerecht wird.

... seine Fahrdynamik

Das ausgesprochen sportliche, agile, kart-ähnliche Fahrverhalten des BMW Roadsters hat im Z3 roadster 2.8 nochmals eine Steigerung er-

fahren: Die herausragenden Lenkeigenschaften mit direkter Lenkübertragung, präzisiertem Einlenkverhalten, gutmütigem Fahrverhalten im Grenzbereich, hohen erreichbaren Querschleunigungen und beispielhaftem Geradeauslauf auch auf unebenen Fahrbahnen sind gepaart mit dem in jeder Situation über üppige Kraftreserven verfügenden geschmeidigen Sechszylindermotor.

Am wohlsten fühlt sich der Z3 roadster 2.8 denn auch auf den schönsten Straßen dieser Welt - und die sind, wie gesagt, nunmal eher gewunden als gerade und verlaufen abseits nüchtern standardisierter Meßwerte. Und genau in diesem Terrain erfährt die BMW typische Freude am Fahren im Z3 roadster 2.8 eine neue Dimension.

... seine elegante Anmutung

Zum Beispiel im Innenraum: Das Interieur des Z3 roadster 2.8 erhält mit der serienmäßigen Leder- und Chromline-Ausstattung einen sportlich exklusiven Charakter. Die Chromline strahlt dezent mit metallisch, hochglänzendem Überzug der Instrumenteneinfassungen, des Lichtschalters, der Einlage im Schaltknopf bzw. Wählhebelgriff, der Tippmulde des Aschers, der Knöpfe für Handbrems- und Türentriegelung und der Türöffner sowie der Lenkradspange. Die Lederausstattung umfaßt neben den Sitzen auch Teile der Türverkleidung, Lenkradkranz, Schalthebelknopf und -Balg sowie Handbremsgriff und -Balg und wird ergänzt durch farblich auf die Sitze abgestimmte Velour-Fußmatten.

Der Z3 roadster 2.8 verfügt serienmäßig über beheizbare Sitze mit elektrischer Längs- und Höhenverstellung auch für den Beifahrer, elektrische Fensterheber mit Mautschaltung und Komfortschließung.

... sein puristisches Roadsterkonzept

Das äußere Erscheinungsbild des Z3 ist unverkennbar Roadster pur: Lange Motorhaube, langer Radstand, kurzes Heck, steil stehende Frontscheibe, niedrige Gürtellinie, breite Spur, 16 Zoll Räder und ein einfach und schnell zu handhabendes Stoffverdeck.

Von vorn ist der Z3 roadster 2.8 an einer neuen Frontschürze mit größerem Kühlluft einlass, serienmäßigen Nebelscheinwerfern und seitlichen Reflektoren erkennbar, von hinten an dem markant verbreiterten Heck (+86 mm) mit deutlich größerer Spurweite (+67 mm) und dem Doppelrohrauspuff mit liegend ovalen Rohren.

... seine Sicherheit

Kern der passiven Sicherheit ist die steife Fahrgastzelle mit programmierten Knautschzonen im Front- und Heckbereich. Sie wird flankiert von Fahrer- und Beifahrerairbag, 3-Punkt-Sicherheitsgurten mit Gurtstrammern und Gurtklemmern.

Doch Gefahr droht bekanntlich nicht nur von vorn oder hinten, sondern auch von der Seite. Und da sind die integrierten Türversteifungen nur ein Bindeglied in einer ganzen Kette von Schutzmaßnahmen. Grundsätzlich ergibt sich der hervorragende Side-impact-Schutz aus der hohen Struktursteifigkeit der Karosserie auch in Querrichtung. Eines ihrer Bestandteile ist die hochfeste, biegesteife Rohr-in-Rohr-Konstruktion des Frontscheibenrahmens. Er sorgt zusammen mit der verklebten Verbundglas-Frontscheibe gleichzeitig für einen guten Überrollschutz.

Ungleich häufiger als die Kernbereiche der passiven Karosserie-Sicherheit wird - zum Glück - ihre Peripherie bemüht. Nichts desto

weniger sind kleine Parkrempler oder sonstige Kollisionen ärgerlich - und teuer - genug, um gezielte Gegenmaßnahmen zu treffen. Front- und Heckkollisionen bis zu einer Aufprallgeschwindigkeit von vier km/h fangen die Pralldämpfer des Z3-Stoßfängersystems ohne Struktur-schäden ab. Darüber ist bei Aufprallgeschwindigkeiten bis zu acht km/h strukturseitig nur ein Austausch der geschraubten Deformation-elemente notwendig. Und auch wenn der Stoß bis aufs Blech geht, bleiben dem BMW Roadster längere Aufenthalte beim Karosserie-spengler erspart: Alle Außenhautteile sind nicht geschweißt, sondern geschraubt und damit schnell auswechselbar. Und dieses Konzept spart selbst dem unfallfreien Z3 roadster-Besitzer durch vergleichs-weise sehr niedrige Kaskoprämien Geld.

... seine Individualität

Exklusiv für den Z3 roadster 2.8 steht eine attraktive 17 Zoll Mischbe-reifung der Dimension 225/45 vorne und 245/40 hinten auf 7,5 bzw 8,5 Zoll breiten LM-Rundspeichen-Felgen zur Wahl. Neu wird ab April 1997 für alle Z3 Varianten ein elektrohydraulisch betätigtes Verdeck angeboten.

Darüber hinaus gilt selbstverständlich auch für das neue Top-Modell die große Auswahl an Sonderausstattungen, die BMW für den Z3 roadster anbietet. So etwa die Edelholzausstattung oder - neben der 17 Zoll Mischbereifung - die 17 Zoll Bereifung im einheitlichen Format 25/45 auf 7,5 Zoll breiten LM-Felgen im Rundspeichendesign. Weitere Sonderausstattungen bzw. Sonderzubehör auszugsweise:

BMW AG Presse

Sonderausstattungen:

- Sportfahrwerk mit Fahrzeugtieferlegung
- erweiterte Lederausstattung
- Klimaanlage
- automatische Geschwindigkeitsregelung
- Fernbedienung für Zentralverriegelung
- Alarmanlage mit Fernbedienung
- Bordcomputer
- HiFi-Lautsprechersystem
- CD-Wechsler

Sonderzubehör:

- Windschott
- Heckklappenträger und Systemkoffer mit Innenkoffer
- Aerodynamikpaket bestehend aus Front- und Heckschürze, Seitenschweller und Heckspoiler
- Anhängerkupplung

BMW AG Presse

		Z3 roadster		
Technische Daten BMW Automobile/ Programm		Z3 1,8	Z3 1,9	Z3 2,8
Karosserie, Gewichte und Füllmengen	Anzahl Türen/Sitzplätze	2/2	2/2	2/2
	Länge/Breite/Höhe (leer)	mm 4025/1692/1288	4025/1692/1288	4025/1740/1293
	Radstand	mm 2446	2446	2446
	Spurweite vorn/hinten	mm 1411/1427	1411/1427	1413/1494
	Wendekreis	m 10,0	10,0	10,0
	Tankinhalt	ca. l 51	51	51
	Kühlsystem einschl. Heizung	l 6,4	6,6	10,5
	Motoröl	l 4,0	5,0	6,5
	Getriebeöl	l 1,1	1,1 (Dauerfüllung)	1,2 (Dauerfüllung)
	Hinterachsgetriebeöl	l 1,1	1,0	1,7
	Leergewicht (DIN)	kg 1160	1185 (1225)	1260 (1300)
	Leergewicht (EU) °	kg 1235	1260 (1300)	1335 (1375)
	Zuladung	kg 250	250	250
	Zul. Gesamtgewicht	kg 1410	1435 (1475)	1510 (1550)
	Zul. Achslasten vorn/hinten	kg 730/775	750/780	790/830
	Zul. Anhängelast ¹⁾ gebremst (12%)/ungebremst	kg 1200/600	1200/600	1200/600
	Zul. Dachlast/Zul. Stützlast	kg 35/75	35/75	35/75
Kofferrauminhalt VDA	l 165	165	165	
Luftwiderstandsbeiwert/Stirfläche	cx x A 0,40 x 1,77	0,41 x 1,77	0,42 x 1,83	
Motor	Bauart / Anz. Zylinder / Ventile	Reihe / 4 / 2	Reihe / 4 / 4	Reihe / 6 / 4
	Motorsteuerung	BMS 43	M 5.2	Siemens MS41.0
	Hubraum eff.	cm ³ 1796	1895	2793
	Bohrung/Hub	mm 84,0/81,0	85,0/83,5	84,0/84,0
	Verdichtung/Kraftstoffart	:1 9,7/ROZ 91-98 ²⁾	10,0/ROZ 91-98 ²⁾	10,2/ROZ 91-98 ²⁾
	Leistung	kW/PS 85/115	103/140	141/192
	bei	min ⁻¹ 5500	6000	5300
Drehmoment	Nm 168	180	275	
	bei	min ⁻¹ 3900	4300	3950
El.	Batterie/Einbauort	Ah/- 70/Kofferraum	70/Kofferraum	70/ Kofferraum
	Lichtmaschine	A/W 80/1120	80/1120	80/1120
Fahrwerk/Kraftübertragung	Vorderradaufhängung	Ein-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung		
	Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung an Schräglenker (Pfeilungswinkel 15 Grad); getrennte Feder und Dämpfer; Anfahr- und Bremsnickausgleich;		
	Bremsen vorn	Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremse		
	Durchmesser	mm 286	286, belüftet	
	Bremsen hinten	Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremse		
	Durchmesser	mm 272		
	Fahrstabilitätssystem	ABS		
	Lenkung, Gesamtübersetzung	Zahnstangen-Servolenkung 15,4:1		
	Getriebeübersetzung I	:1 4,23	4,23 (2,86)	4,20 (2,86)
	II	:1 2,52	2,52 (1,62)	2,49 (1,62)
	III	:1 1,66	1,66 (1,00)	1,66 (1,00)
IV	:1 1,22	1,22 (0,72)	1,24 (0,72)	
V	:1 1,00	1,00 (-)	1,00 (-)	
VI	:1 -	-	-	
R	:1 4,04	4,04 (2,00)	3,89 (2,00)	
Hinterachsübersetzung	3,45	3,45 (4,44)	3,15 (4,10)	
Reifen	205/60 R 15 91H	205/60 R 15 91 V	225/50 ZR 16	
Räder	6,5 J x 15 Stahl	7 J x 15 LM	7 J x 16 LM	
Fahrleistungen	Leistungsgewicht	kg/kW 13,6	11,5 (11,9)	8,8 (9,1)
	Literleistung	kW/l 47,3	54,4	50,5
	Beschleunigung 0-100 km/h	s 10,5	9,5 (10,5)	7,1 (7,4)
	0-1000 m	s 31,8	30,6 (31,9)	27,5 (28,3)
	im 4. Gang 80- 120 km/h	s 9,7	9,6 (-)	6,5 (-)
Höchstgeschwindigkeit	km/h 194	205 (196)	218 (216)	
Verbrauch	EU-Zyklus (l/100 km)	10,9	11,4 (12,7)	13,9 (14,9)
	EU städtisch	5,9	6,0 (6,5)	7,3 (8,1)
	EU außerstädtisch	7,8	8,0 (8,7)	9,7 (10,6)
	EU insgesamt	184	189 (207)	231 (252)
Typklasse	Versicherungs-Typklassen (nur Deutschland)			
	Vollkasko	21	21	
	Teilkasko	35	35	

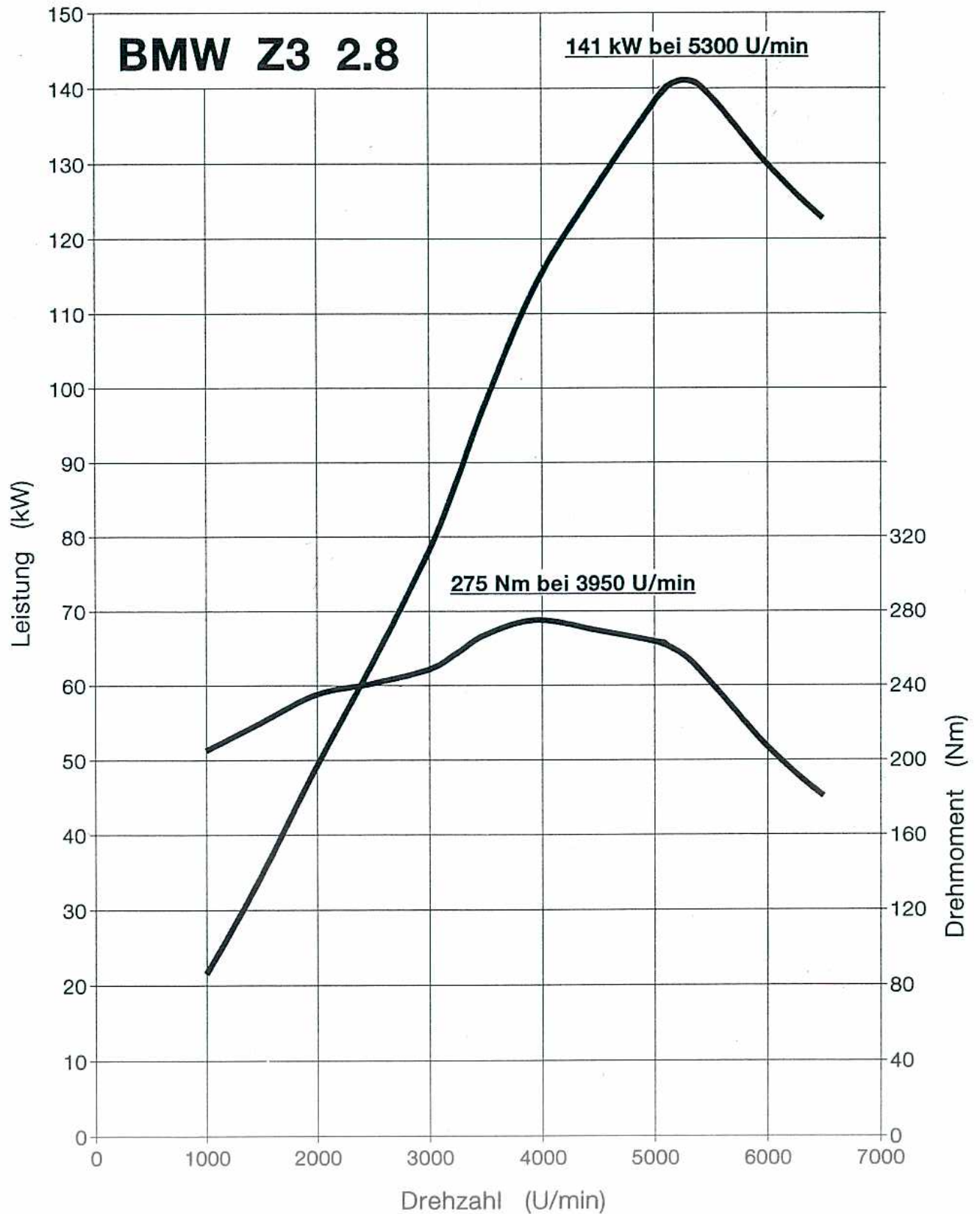
() Werte gelten für Automatik
 ° Leergewicht inkl. 75 kg für Fahrer

1) Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich
 2) Angaben zu Fahrleistung und Verbrauch beziehen sich auf ROZ 95

Text und technische Daten entsprechen dem Angebot für Deutschland. In verschiedenen Ländern sind Abweichungen von den hier beschriebenen Modellvarianten möglich.

BMW Z3 2,8 l Sechszylinder-Viertventilmotor (Mj. '97)
Leistungs- und Drehmomentdiagramm

A 97/122



BMW Z3 2,8 I Sechszylinder-Vierventilmotor (Mj. '97)

Leistungs- und Drehmomentdiagramm

BMW 2,8 I

Hubraum: 2793 cm³
Leistung: 141 kW/192 PS bei 5300 min⁻¹
max. Drehmoment: 275 Nm bei 3950 min⁻¹

BMW Z3 2.8-ltr 6-cylinder four-valve engine (1997 model year)

Output and torque diagram

BMW 2.8-ltr

Capacity: 2793 cc
Output: 141 kW/192 bhp at 5300 rpm
Max torque: 275 Nm at 3950 rpm

BMW Z3 à six cylindres vingt-quatre soupapes de 2,8 I (année autom. '97)

Courbes caractéristiques de puissance et de couple

BMW 2,8 I

Cylindrée: 2793 cm³
Puissance: 141 kW/192 ch à 5300 tr/mn
Couple maxi.: 275 Nm à 3950 tr/mn

BMW Z3 motore 2,8 I sei cilindri quattro valvole (anno modello '97)

Diagramma di potenza e coppia

BMW 2,8 I

Cilindrata: 2793 cm³
Potenza: 141 kW/192 CV a 5300 giri/min.
Coppia massima: 275 Nm a 3950 giri/min.

BMW Z3 de 2,8 I de seis cilindros y cuatro válvulas por cilindro (modelo año '97)

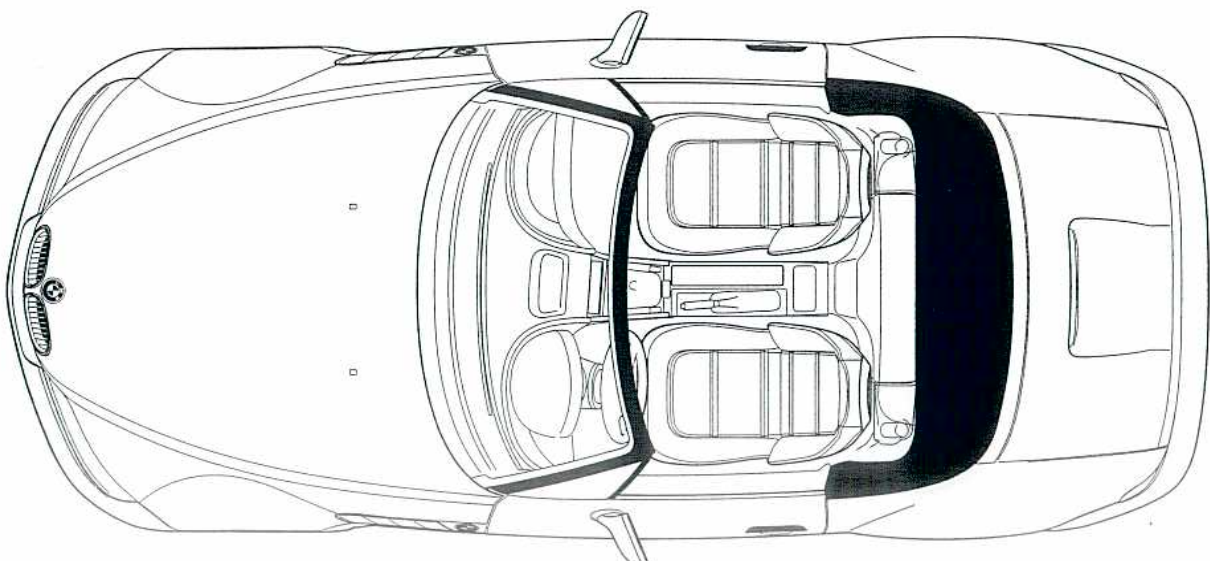
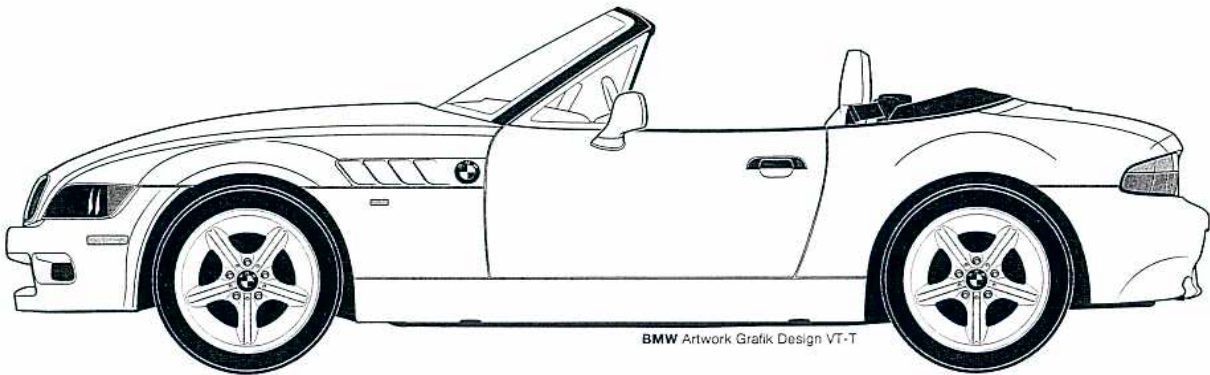
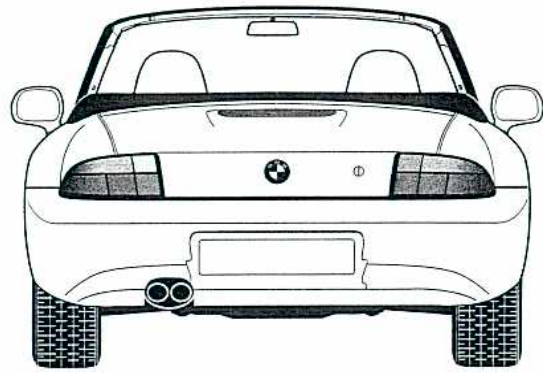
Características de potencia y par motor máximo

BMW 2,8 I

Cilindrada: 2793 c.c.
Potencia maxima: 141 kW/192 CV a 5300 r.p.m.
Par motor máximo: 275 Nm a 3950 r.p.m.

BMW Z3 roadster 2,8 I (Mj. '97)
Vier Ansichten

A 97/120



BMW Z3 roadster 2.8 (Mj. '97)

4 Ansichten

BMW Z3 roadster 2.8 (1997 model year)

Output and torque diagram

BMW - Z3 roadster 2.8 (année autom. '97)

Quatre vues

BMW Z3 roadster 2.8 (anno modello '97)

Quattro viste

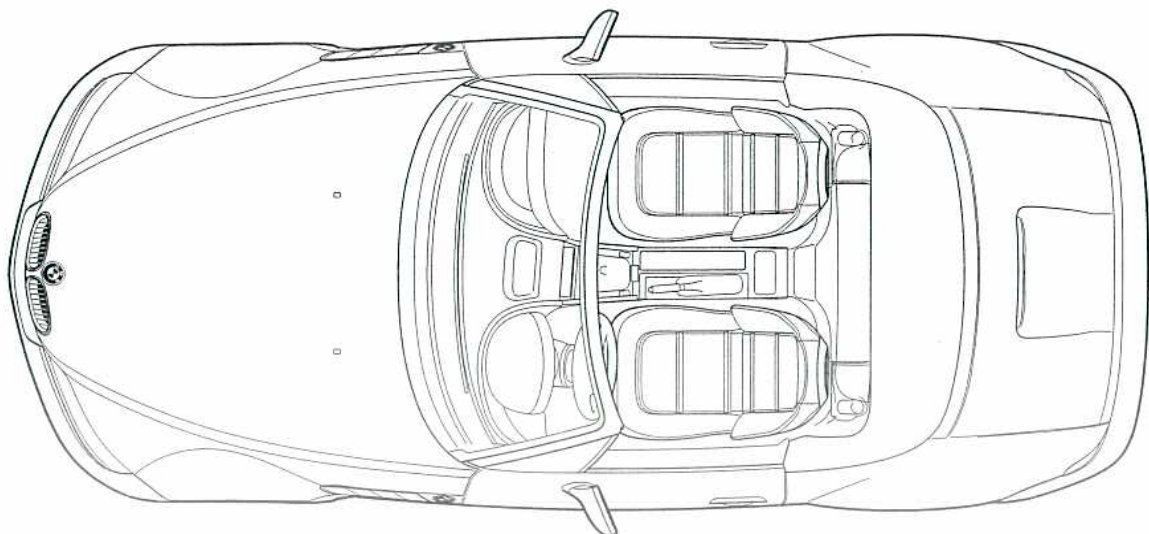
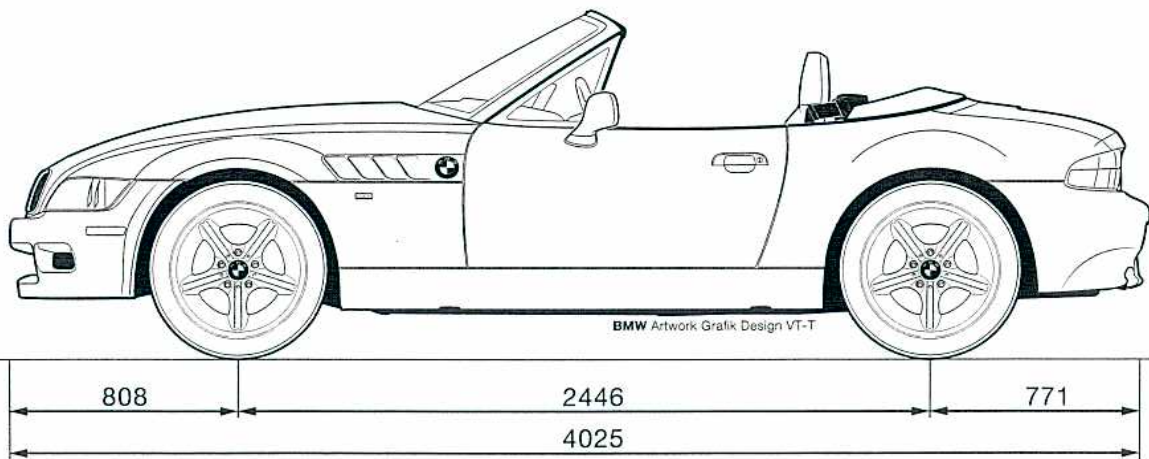
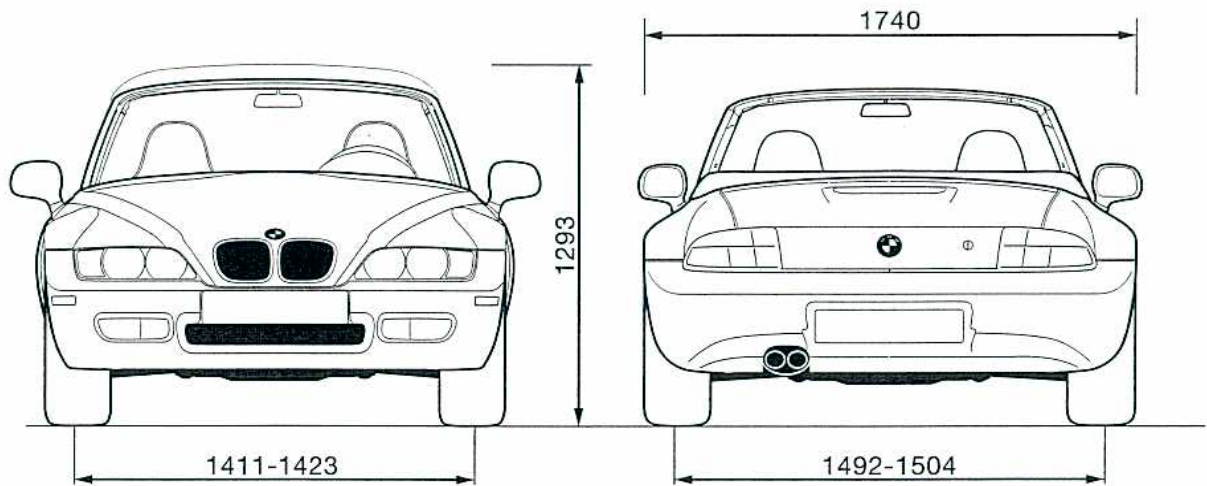
BMW Z3 roadster 2.8 (modelo año '97)

Cuatro vistas

BMW Z3 roadster 2.8 (Mj. '97)

Innen- und Außenmaße

A 97/125



BMW Z3 roadster 2.8 (Mj. '97)
Innen- und Außenmaße

BMW Z3 roadster 2.8 ('97 model year)
Interior and exterior dimensions

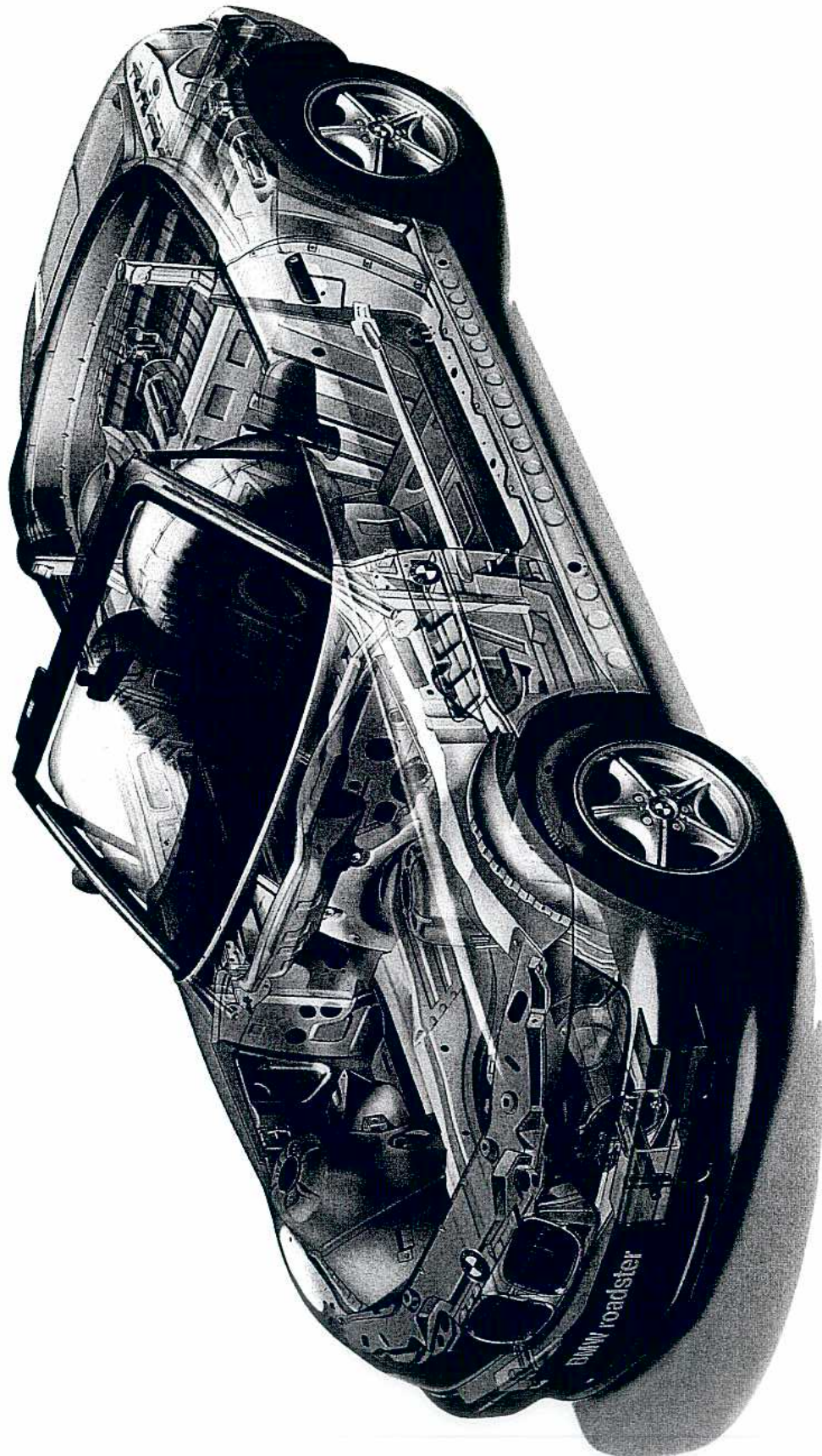
BMW – Z3 roadster 2.8 (année autom. '97)
Cotes intérieures et extérieures

BMW Z3 roadster 2.8 (anno modello '97)
Dimensioni interne ed esterne

BMW Z3 roadster 2.8 (modelo año '97)
Cotas interiores y exteriores

BMW Z3 roadster (Mj. '97)
Sicherheitskarosserie

A 97/121



BMW Z3 roadster (Mj. '97)
Sicherheitskarosserie

BMW Z3 roadster ('97 model year)
Safety body

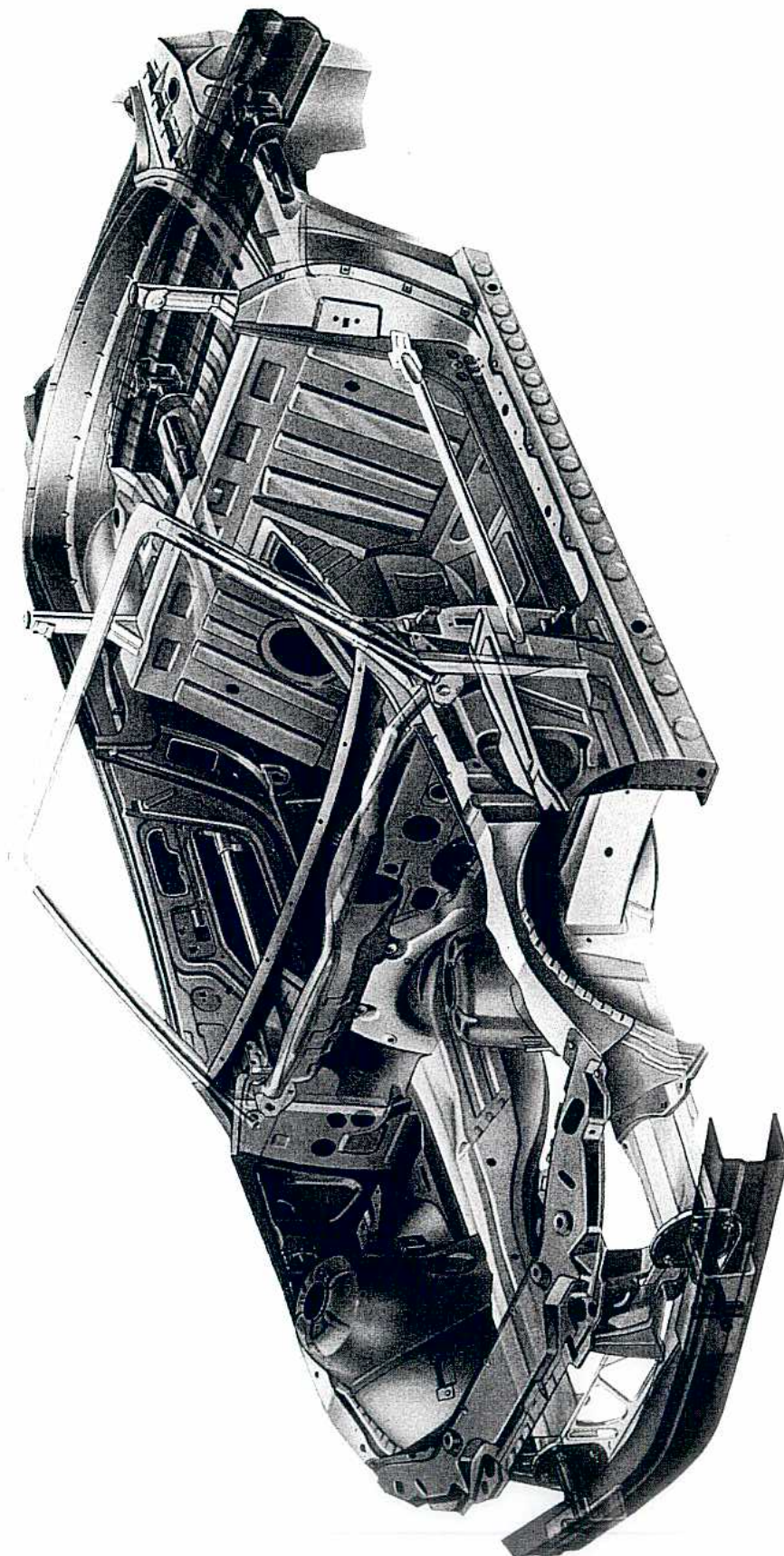
BMW - Z3 roadster (année autom. '97)
Carrosserie de sécurité

BMW Z3 roadster (anno modello '97)
Carrozzeria die sicurezza

BMW Z3 roadster (modelo año '97)
Carrocería de seguridad

BMW Z3 roadster (Mj. '97)
Rohkarosserie

A 97/124



BMW Z3 roadster (Mj. '97)

Rohkarosserie

BMW Z3 roadster ('97 model year)

Bodyshell

BMW - Z3 roadster (année autom. '97)

Coque

BMW Z3 roadster (anno modello '97)

Scocca nuda

BMW Z3 roadster (modelo año '97)

Carrocería básica

BMW Z3 2,8 l Sechszylinder-Vierventilmotor (Mj. '97)
Motorschnittbild

A 97/123



BMW Z3 2,8 I Sechszylinder-Vierventilmotor (Mj. '97)

Motorschnittbild

BMW 2,8 I

Hubraum: 2793 cm³
Leistung: 141 kW/192 PS bei 5300 min⁻¹
max. Drehmoment: 275 Nm bei 3950 min⁻¹

BMW Z3 2.8-ltr 6-cylinder four-valve engine (1997 model year)

Engine cutaway drawing

BMW 2.8-ltr

Capacity: 2793 cc
Output: 141 kW/192 bhp at 5300 rpm
Max torque: 275 Nm at 3950 rpm

BMW Z3 à six cylindres vingt-quatre soupapes de 2,8 l (année autom. '97)

Vue en crevé du moteur

BMW 2,8 I

Cylindrée: 2793 cm³
Puissance: 141 kW/192 ch à 5300 tr/mn
Couple maxi.: 275 Nm à 3950 tr/mn

BMW Z3 motore 2,8 I sei cilindri quattro valvole (anno modello '97)

Trasparenza del motore

BMW 2,8 I

Cilindrata: 2793 cm³
Potenza: 141 kW/192 CV a 5300 giri/min.
Coppia massima: 275 Nm a 3950 giri/min.

BMW Z3 de 2,8 l de seis cilindros y cuatro válvulas por cilindro (modelo año '97)

Transparencia del motor

BMW 2,8 I

Cilindrada: 2793 c.c.
Potencia maxima: 141 kW/192 CV a 5300 r.p.m.
Par motor máximo: 275 Nm a 3950 r.p.m.