

TWEE AUDIOTEN MET HUN AUDI 80 QUATTRO: OM DOOR 4 RINGETJES TE HALEN

AUTO MOTOR YOUNGTIMER

amyoungtimer.nl

BMW Z3 Coupé
Mooi van lelijkheid

Supersnelle strijkplank:
Moto Guzzi Le Mans III

AANKOOPADVIES

Volvo 240

Renault 9
Catastrofaal

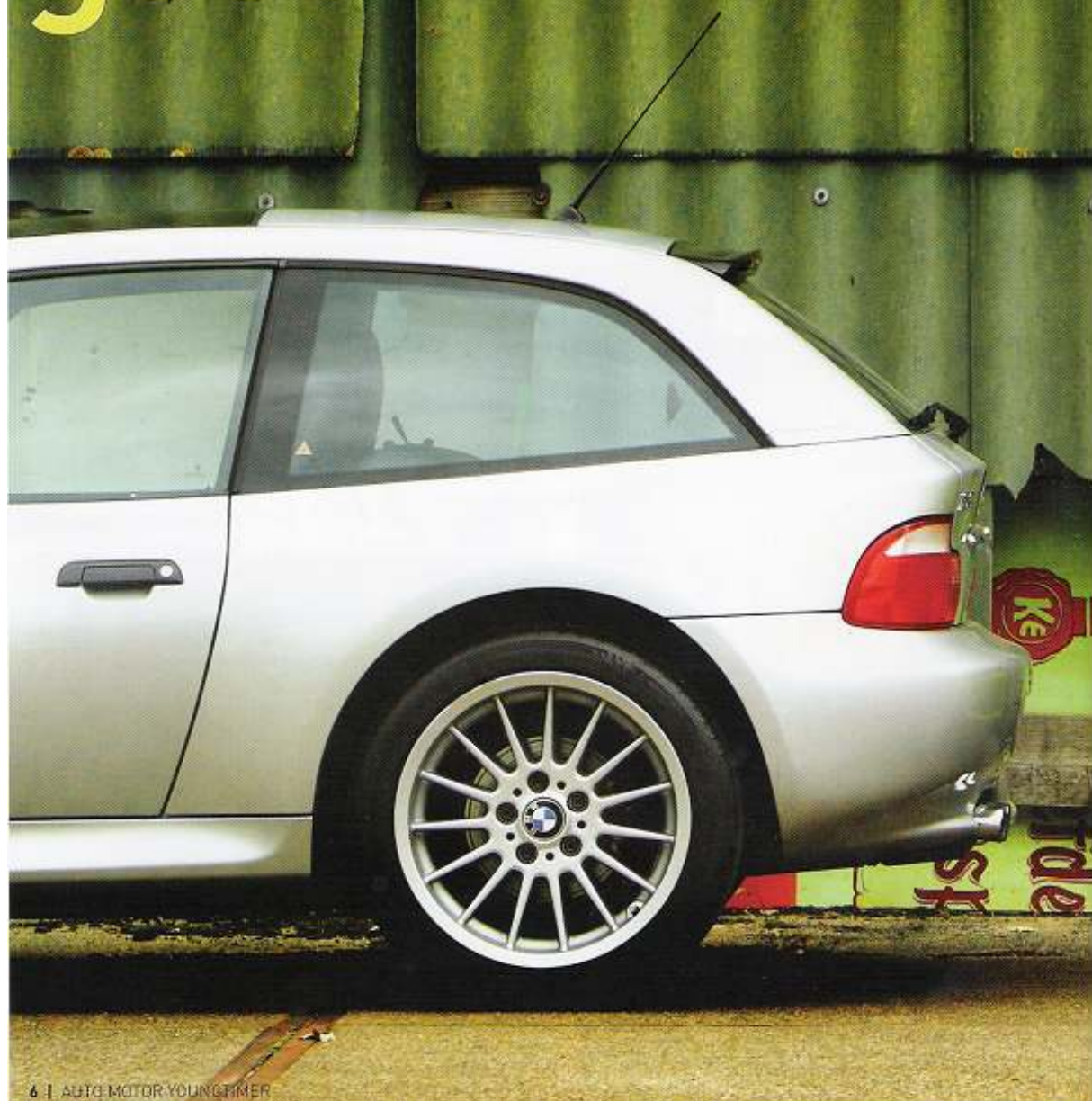
Kever Última Edición
De aller-, allerlaatste!

nummer 6



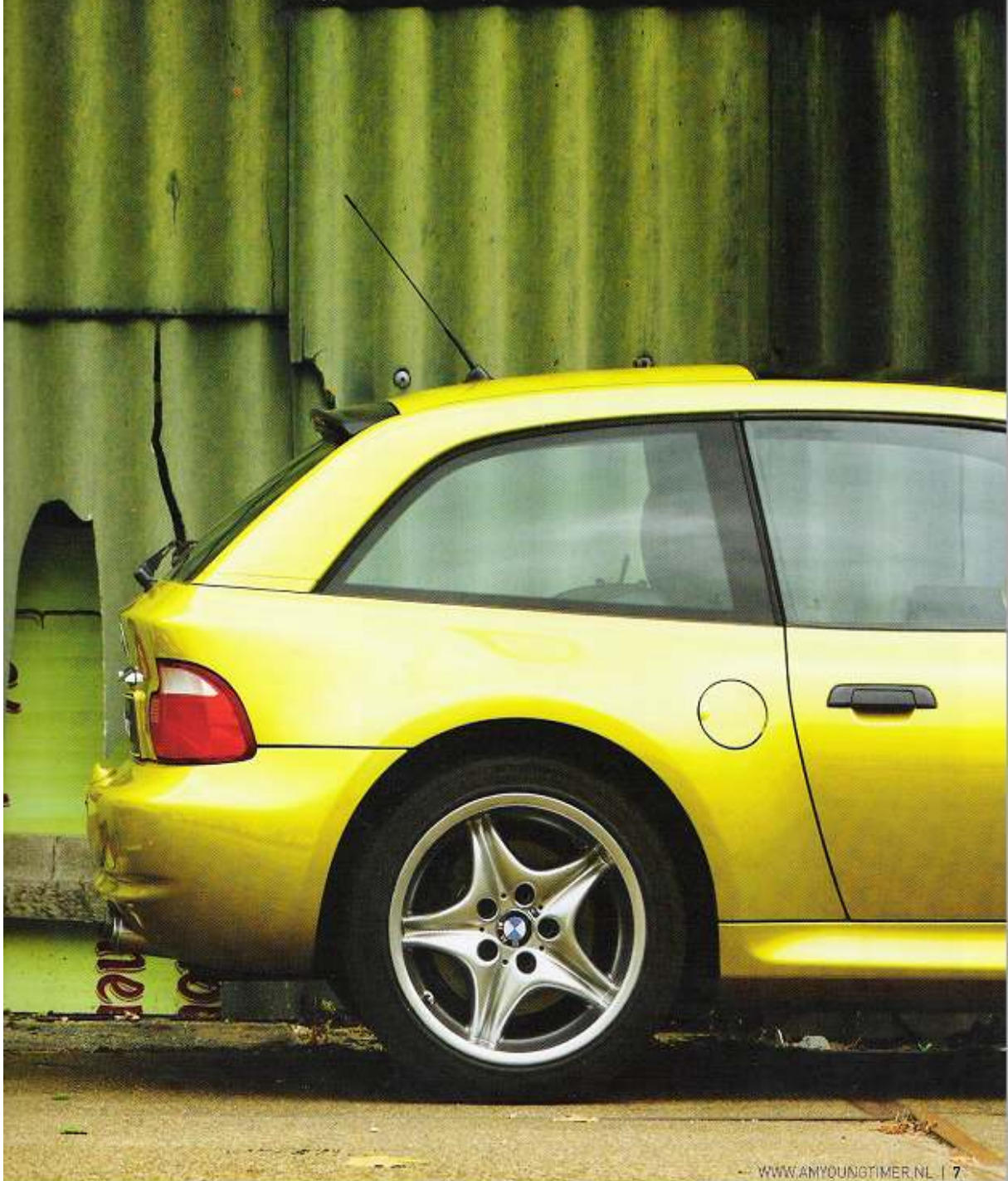
BMW Z3 Coupé:

Controversieel geel



BMW introduceert in 1996 een uitermate verfijnd vormgegeven roadster op de bodemplaat van de 3-serie E36. Twee jaar later trekt de hele wereld minimaal de wenkbrauwen op als de coupé-variant op de markt verschijnt. Verafschuwen en aanbidden blijken de enige twee opties te zijn.

TEKST: MARCO HOF - FOTOGRAFIE: JACCO VAN DE KUILEN



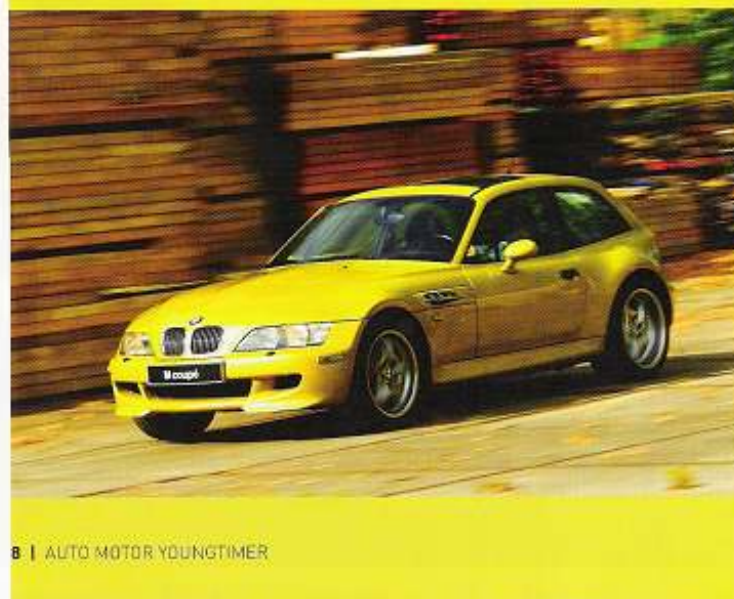


Z3 COUPE 3.0 - 2000

Inhoud cm ³ :	2.979
Cilinderconfiguratie:	6 in lijn
Vermogen (kW pk bij r/min):	170 231 / 5.900
Koppel (Nm bij r/min):	300 / 3.500
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave):	250
0-100 km/h (sec., fabrieksopgave):	6,0
Verbruik gemiddeld (l/100 km):	9,5
In productie:	2000 tot 2002
Prijs toen:	€ 48.996
Prijs nu:	€ 17.500

Z3 M COUPE - 2002

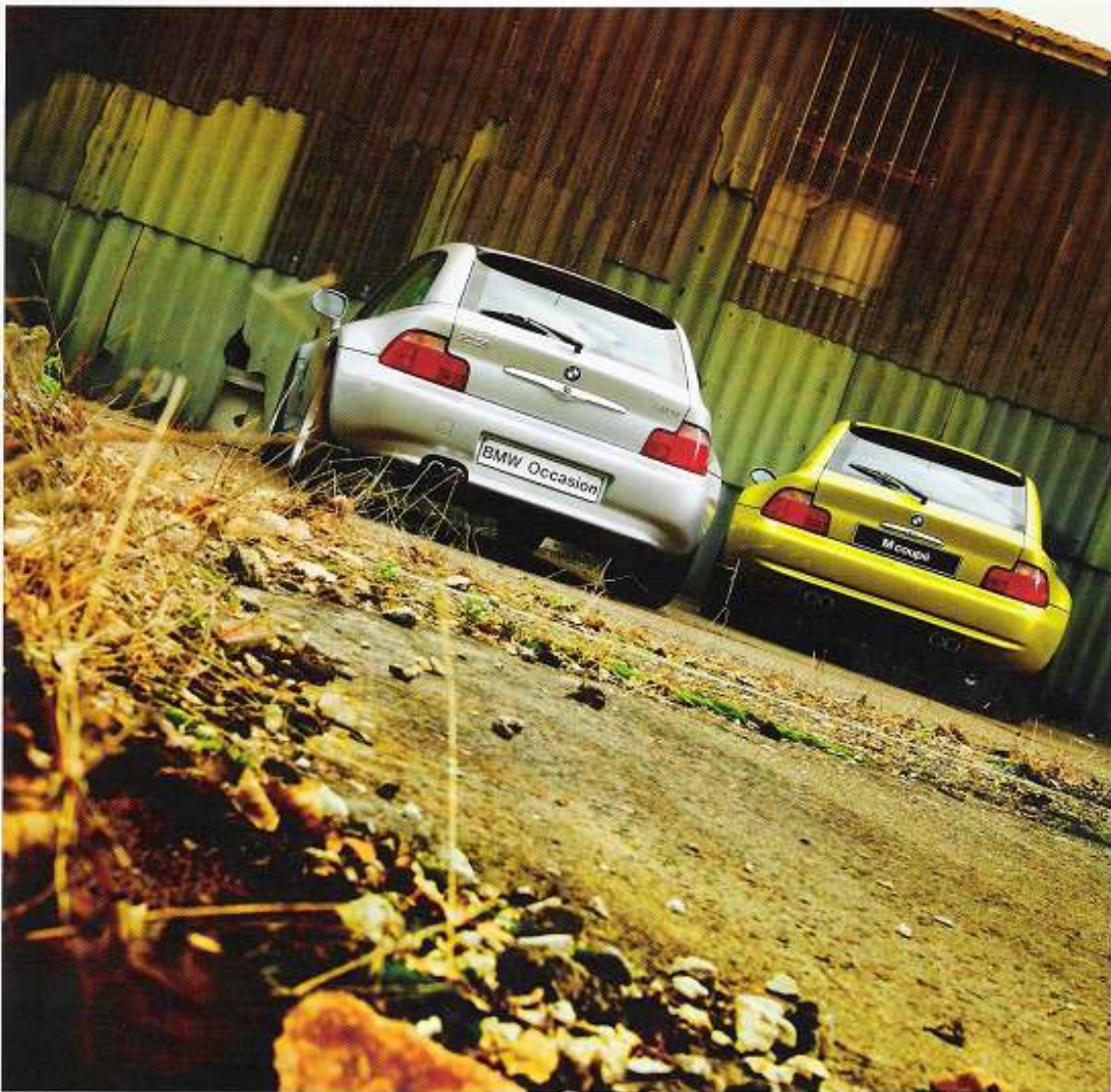
Inhoud cm ³ :	3.246
Cilinderconfiguratie:	6 in lijn
Vermogen (kW pk bij r/min):	239 325 / 7.900
Koppel (Nm bij r/min):	365 / 4.900
Topsnelheid (km/h, fabrieksopgave):	250
0-100 km/h (sec., fabrieksopgave):	5,3
Verbruik gemiddeld (l/100 km):	11,1
In productie:	2001 tot 2002
Prijs toen:	€ 72.350
Prijs nu:	€ 27.500

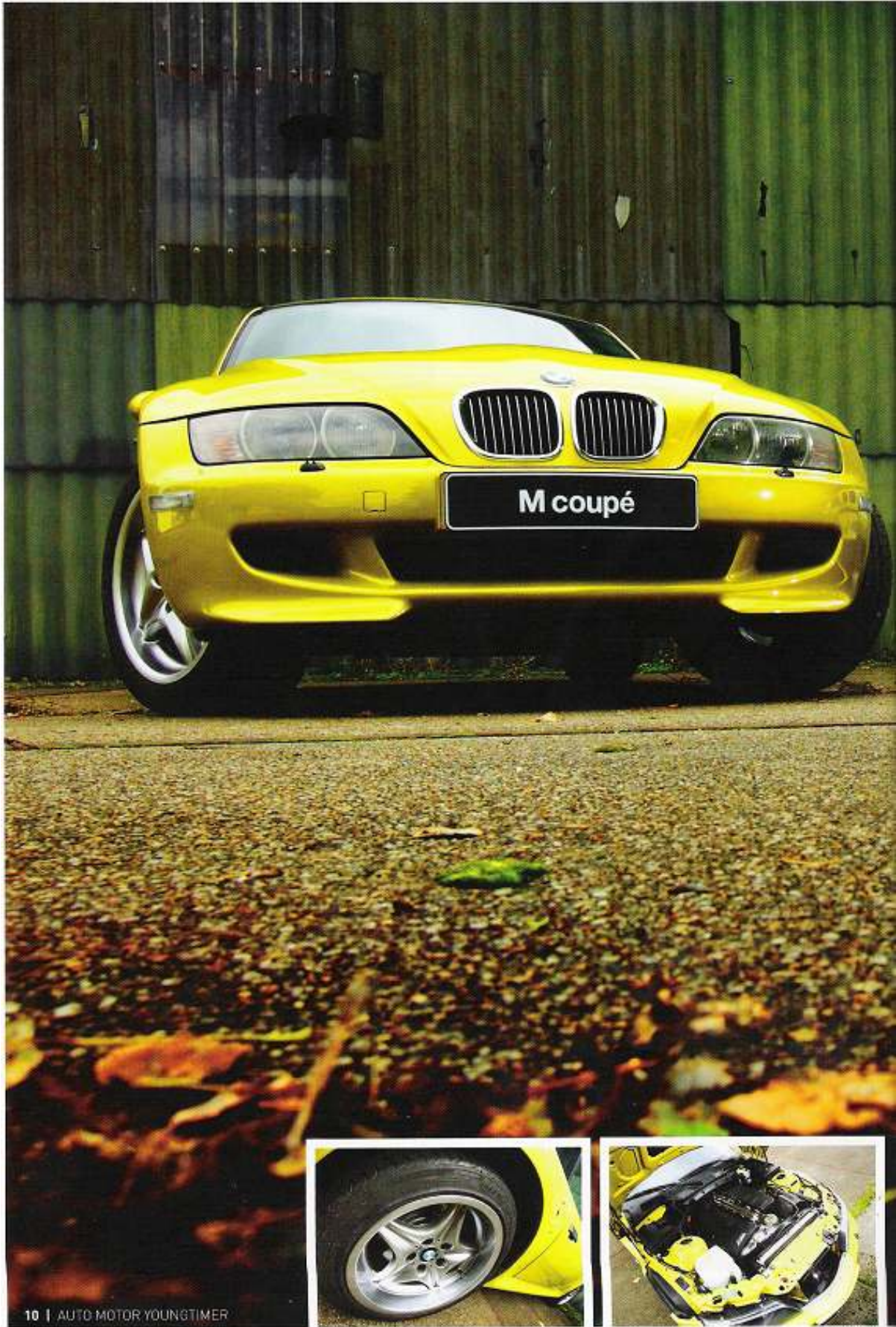


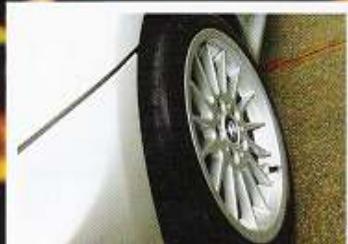
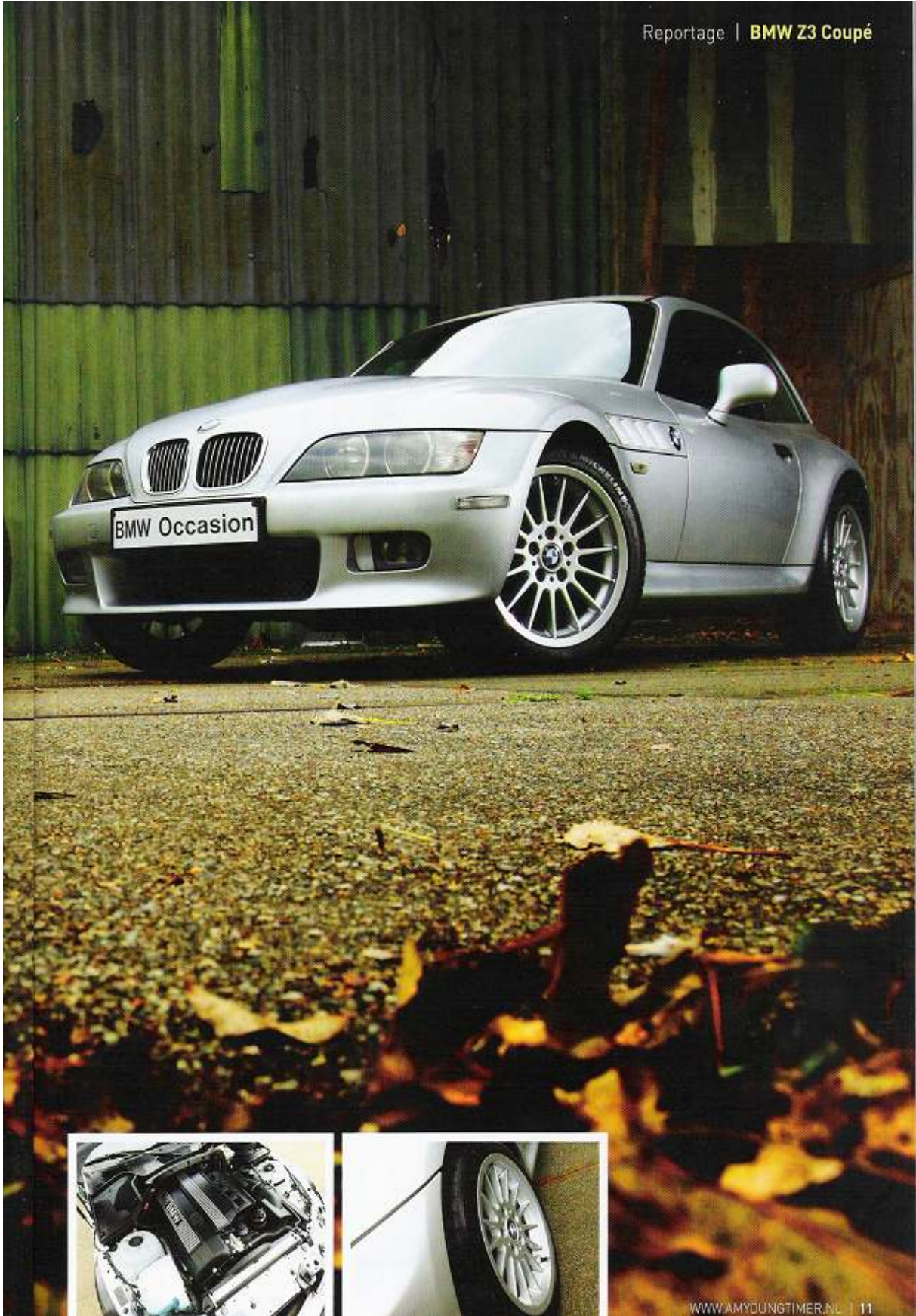
En Phoenixgelbe Z3 M en een Titansilber metallic Z3 3.0. Twee oogstrelende shooting brakes van het merk met de nieren uit München. Een coupéversie van de in 1996 geïntroduceerde Z3 Roadster, een auto die de bodemplaat van de E36-serie jatte. Een auto waarvan de verhoudingen zo zoek zijn dat je zou verwachten dat de eerste de beste ontwerper die met een dergelijk plan aan zou komen zetten stante pede de laan uit zou worden gestuurd door de Vorstand. Zo niet Joji Nagashima en zijn team van designers. In liefhebberskringen wordt – uitermate neutraal – over ‘controversieel’ gesproken. Ik houd het zelf op ‘oogstrelend mooi’ maar het staat je vrij om van deze mening af te wijken. Ik begrijp dat wel. Dat de Z3 Coupé een relatief moderne auto is met enorme youngtimerpotentie is eveneens een stelling die ik wel aandurf. De coupé hoeft niet meer ‘op de plank te blijven liggen’ om in youngtimerkringen gretig aftrek te gaan vinden, zoals dat bij veel tijdgenoten wel het geval is.

Spetterend

Goed. Twee dezelfde, maar toch zo verschillende coupés staan ons vandaag ter beschikking. De kilometerstanden komen overeen; ruim onder de ton. Qua motorisering en setup zijn de auto's onvergelykbaar. De Z3 M, met zijn 325 pk sterke zescilinder die door BMW Motorsport onder handen is genomen is de straffe van de twee. Het onderstel is compromisloos hard, de bak ongenadig voor de mischakeiende berijder en het toerenbereik alsmede de enorme hoeveelheid vermogen haast oneindig. De spetterende kleur Phoenixgelb metallic is de spreekwoordelijke slagroom op de taart. De Z3 M wordt standaard met vijfspaaks lichtmetalen Motorsport-velgen geleverd en in de middenconsole vind je een drietal ‘racy’ metertjes waar je van alles over de bedrijfsvloeistoffen kunt aflezen. Een Z3 M Coupé is een exclusieve auto want er zijn er maar zo'n 350 van gebouwd. Dat vertaalt zich in stevige prijzen voor goed geconserveerde en dito onderhouden exemplaren. Nu is de coupé over het algemeen al een stevig stukje duurder dan de roadster, maar de Z3 M is een ronduit kostbare youngtimer, waarvan de prijzen de laatste jaren niet zijn gezakt, crisis of niet. Voor het gele exemplaar op deze paginae vraagt BMW-dealer De Fonkert nog een slordige 27 duizend euro en dan mogen we vaststellen dat een gekoesterde Z3 M Coupé steviger in zijn prijsklasse hangt dan zijn derivaten uit de E46 en E36-serie. Een









spijkerharde hardcore shooting brake, dus. Een auto om letterlijk je tanden in te zetten.

Aandoenlijk

De grijze 3.0 steekt er wat aandoenlijk bij af, maar vergis je niet. De 231 pk sterke zespijter – net zoveel als een Porscha 911 Carrera 3.2 – is beslist geen stakker te noemen. Toch merk je aan alles dat het BMW in dit geval om comfort te doen is geweest. De stoelen zijn minder gekuipd dan bij de M, zodat je minder het idee hebt dat je 'de auto aantrekt.' De metertjes in de middenconsole ontbreken, want deze zitten alleen in de M. De drieliter is de opvolger van de 2.8 – BMW heeft de coupé sowieso niet voorzien van kleinere motoren dan een 2,8 liter zescilinder – en kwijt zich uitstekend van zijn taken. Hij Souplesse en dynamiek, zoals je dat zoekt



in iedere willekeurige BMW. De handgeschakelde versnellingsbak is wat mij betreft een must in een Z3 Coupé. De auto rijdt als een M, maar dan op alle fronten beschaafder. Het curriculum vitae van de auto is lovend; de boardmap is volledig aanwezig en het serviceboekje toont slechts dealerstempels. Dat geldt overigens ook voor de gele M.

Zoek de verschillen

Een Z3 Coupé is een Z3 Coupé, maar het topmodel Z3 M onderscheidt zich in diverse kleine details van zijn minder bedeelde soortgenoten. Als je goed naar de foto's kijkt, dan is het uitbundige van de M onmiddellijk zichtbaar. De bodykit, vier prominente uitlaten waar je je vuist in kunt laten verdwijnen en de speciaal voor de M ontworpen lichtmetalen velgen zorgen daar primair voor. Maar

Hardcore versus comfort, geel versus grijs en 27 versus 17 mille

er zijn meer subtielere afwijkingen te ontdekken. De spiegels bijvoorbeeld. De M heeft druppelvormige sportspiegels, daar waar de 3.0 het met vierkante exemplaren moet doen. De luchtinlaat van de 3.0 is van het type 'kieuw' met vier verticale sleuven; bij de M is een horizontale sleuf de spreekwoordelijke Ventolin voor de motor. Tenslotte de plaatsing van de nummerplaat aan de achterzijde van de auto's. De zilvergrijze heeft de kentekenplaat in een uitsparing van de achterbumper, terwijl het exemplaar op de M direct onder de – grotere – greep van de klep zit.

Keuzes, keuzes....

Ik stap even in de schoenen van een arge-loze, willekeurige liefhebber van de Z3 Coupé en stel mij voor dat ik het terrein van Jer de Fonkert op loop met een goed gevulde

LIEVER DE DEALER?

Thijs van den Heuvel is verkoopadviseur bij BMW-dealer Jer de Fonkert in Numansdorp. De omvang van het bedrijf verraaft een groot afzetgebied. Immers: al zou het hele dorp BMW rijden, dan nog is de grootte van De Fonkert absoluut 'oversized' te noemen. "Wij verkopen auto's in de gehele regio, maar ook in grote delen van Noord-Brabant en Zeeland," legt Van den Heuvel uit. Hij is zelf in het gelukkige bezit van een rode E30 M3 en is blij met de twee Z3 Coupés in zijn voorraad. "Ik krijg gelukkig de mogelijkheid om bijzondere auto's te verkopen. Je vergroot je klantenkring en het zal je verbazen hoeveel liefhebbers van youngtimers voor dagelijks gebruik ook een nieuwe BMW aanschaffen en andersom."

De filosofie van De Fonkert is een verfrissende, zo niet vooruitstrevende. "We ontlopen de historie van ons merk niet. Met regelmaat staat er een E46 M3 in de voorraad, of nog exotischer auto's zoals een M3 GT E36. Ik heb het vermoeden dat er een grote groep liefhebbers is die graag een youngtimer BMW bij de dealer aanschafft. Van den Heuvel kan daar wel eens gelijk in hebben.



portemannee. Ik stel mij tevens voor dat ik mijzelf – middels een substantiële greep in onderhavige portemonnee – een Z3 Coupé cadeau ga doen. Welke neem ik dan mee? Het antwoord op die vraag is minder eenvoudig dan je denkt. Hardcore versus comfort, geel versus grijs en 27 versus 17 mille, want een 'gewone' drielliter is beduidend goedkoper. Waardevast zijn ze beiden, daar bestaat geen enkele twijfel over. De Titansilber 3.0 is

een tikje verzorgder dan zijn schreeuwerige hardcore bondgenoot, maar met enkele kleine kunstgrepen – een mattensetje en een instaplijst – is dat verschil snel genivelleerd. Een goed Joods gezegde luidt: geld laat de wereld dansen. In dat licht bezien zou de sympathieker geprijsde Z3 3.0 mijn weloverwogen keuze zijn. Maar er bestaat een kans dat ik 'm dan wel meteen Phoenixgeel laat 'wrappen.' ◀

