

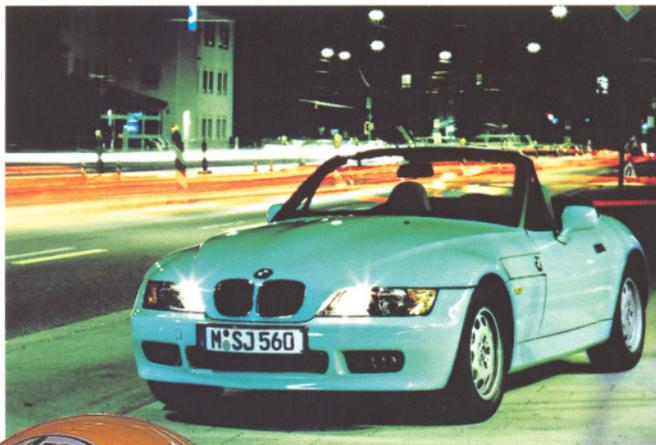
BMW MAGAZIN

z3-roadster-forum.de



Offen und ehrlich: der neue Roadster

■ Der Leidensweg der Prototypen ■ BMW Individual: Wo Autoträume wahr werden ■ Amerikareise: Carolina Blues



Flott, agil, aktiv. Das ist der neue BMW Roadster Z3. Er fasziniert durch das perfekte Design-Wechselspiel zwischen moderner BMW Identität und traditionellen Stilwerten aus der BMW Historie. Seite 12.

Synthese von Gefühl und Berechnung: Rennfahrer Joachim Winkelhock weiß genau, wie weit er zu weit gehen darf. Ohne das Limit zu überschreiten. Seite 26.



Nicht nur die schönen Frauen, auch die tollen Autos kann man James Bond neiden. Ob tauchen oder fliegen, seine raffinierten Autos konnten fast alles. Seite 56.

Titel:
*Der neue Roadster Z3 (Kühlrippen-Detail) in Türkisgrün.
Illustration von Hendrik Müller-Künast.*

3 Profile Petra Schreier berechnet vollendete Formen. Die Computerspezialistin setzt die Ideen der Designer in elektronische Daten um, nach denen die Modelle künftiger Autos gefertigt werden.

6 Panorama Premiere in Tokio: Just 4/2, das Fun-Mobil für zwei. IAA: viel Beifall für den neuen 5er. Geburtstagsparty: Der BMW 507 wurde vierzig.

12 Ziel unserer Sehnsucht Wer den neuen BMW Roadster Z3 anschaut, wird mit dem Blick hängen bleiben. Ein offenes Automobil, das die Lust am Fahren ohne modische Schnörkel unmittelbar an den Fahrer weitergibt.

26 Der Kalkulator Mit untrüglichen Instinkt und analytischer Akribie kämpft BMW Rennfahrer Joachim Winkelhock, Gewinner des ADAC Super-Touren-Wagen-Cups 1995, um Bruchteile von Sekunden, die sich zu großen Siegen addieren.

36 Auf Herz und Niere Höllentrips durch Hitze und Kälte, über Schotter und Eis. Für die Perfektion künftiger Serienmodelle werden Prototypen unter extremen Bedingungen getestet.

44 Die Traumfabrik Machbar ist fast alles. Erlaubt ist, was gefällt. BMW Individual, das Atelier für die Erfüllung von Träumen, gestaltet Serienautos nach Kundenwünschen zu einmalig außergewöhnlichen Automobilen.

52 „Mobilität darf kein Privileg sein“ Eine Studie enthüllt, wie unterschiedlich das Automobil in fünf europäischen Ländern beurteilt wird.

56 **Liebesgrüße aus dem Cockpit** James Bond ist nicht nur Agent, sondern sozusagen auch der begehrteste Autotester der Welt. Kein Mensch fuhr je mit so vielen raffinierten Modellen. Sein neuester Dienstwagen ist ein BMW Roadster. Die Auto-Abenteuer des Spions 007.

68 **Die Stimme des Autos** Kaum konnten die Kraftfahrzeuge laufen, lernten sie auch schon sprechen. Um 1900 wurde die Hupe Pflicht. Die Kulturgeschichte der automobilen Kommunikation: vom Blashorn bis zur elektrischen Fanfare.

AKTUELL

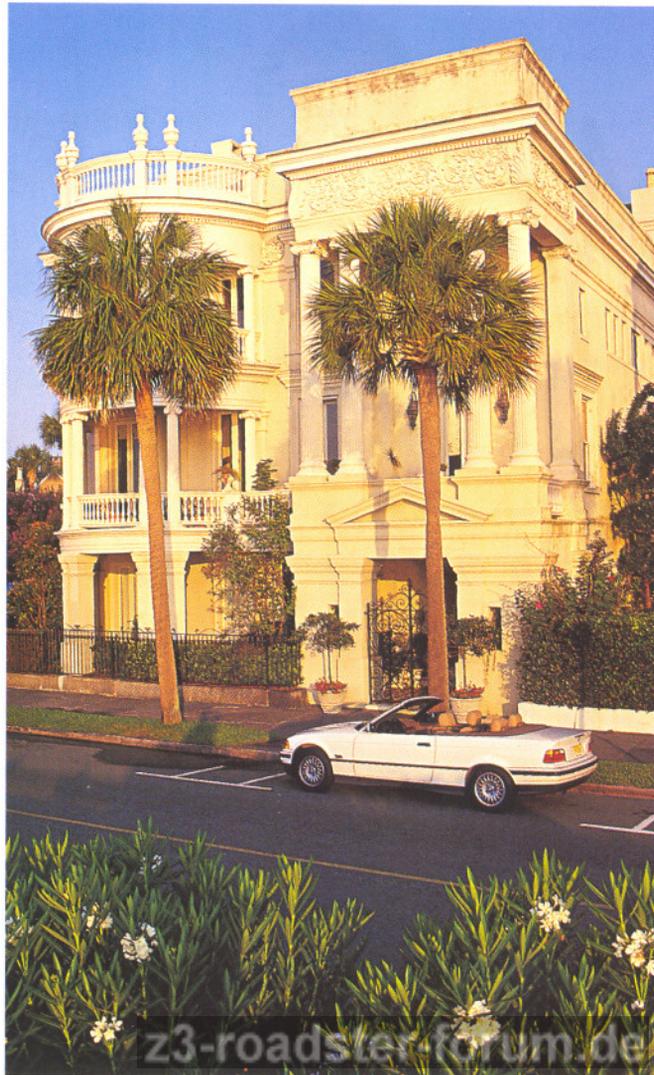
Seite 75 bis 82: 5er: neue Motoren und ASC+T • M5: ein Kraftpaket tritt ab • BMW steigt ins Internet ein und präsentiert CD-ROM zum neuen 5er
• Motorrad: Fernreisen und Kat-Offensive • Exklusives Winter-Fahrer-Training in Kanada
• Shop • Preisrätsel • News.

83 **Technik** Komplizierte Technik einfach erklärt: der Latentwärmespeicher.

84 **Ein Platz für Kinder** Der neue integrierte BMW Sicherheitssitz für den Nachwuchs bietet Komfort und optimalen Schutz.

88 **Carolina Blues** Eine Reise durch Carolina in den USA ist eine Fahrt ins Blaue. Durch den eisblauen Dunst der Smoky Mountains unter tiefblauem Himmel ans türkisblaue Meer. Begleitet vom Blues der Afro-Amerikaner.

98 **Impressum/Übrigens** Kein BMW ist wie der andere. Die Vielfalt der Sonderausstattungen macht fast jedes Modell einzigartig.



Wo sich alt und neu ergänzen: eine Gründerzeitvilla in Charleston/ South Carolina und ein offener BMW 325i. Eine Reisereportage. Seite 88.



Eroberte um die Jahrhundertwende die automobilen Welt: historische Ballhupe in Form eines kleinen Blechblasinstrumentes. Seite 68.

Das BMW Magazin wird auf chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

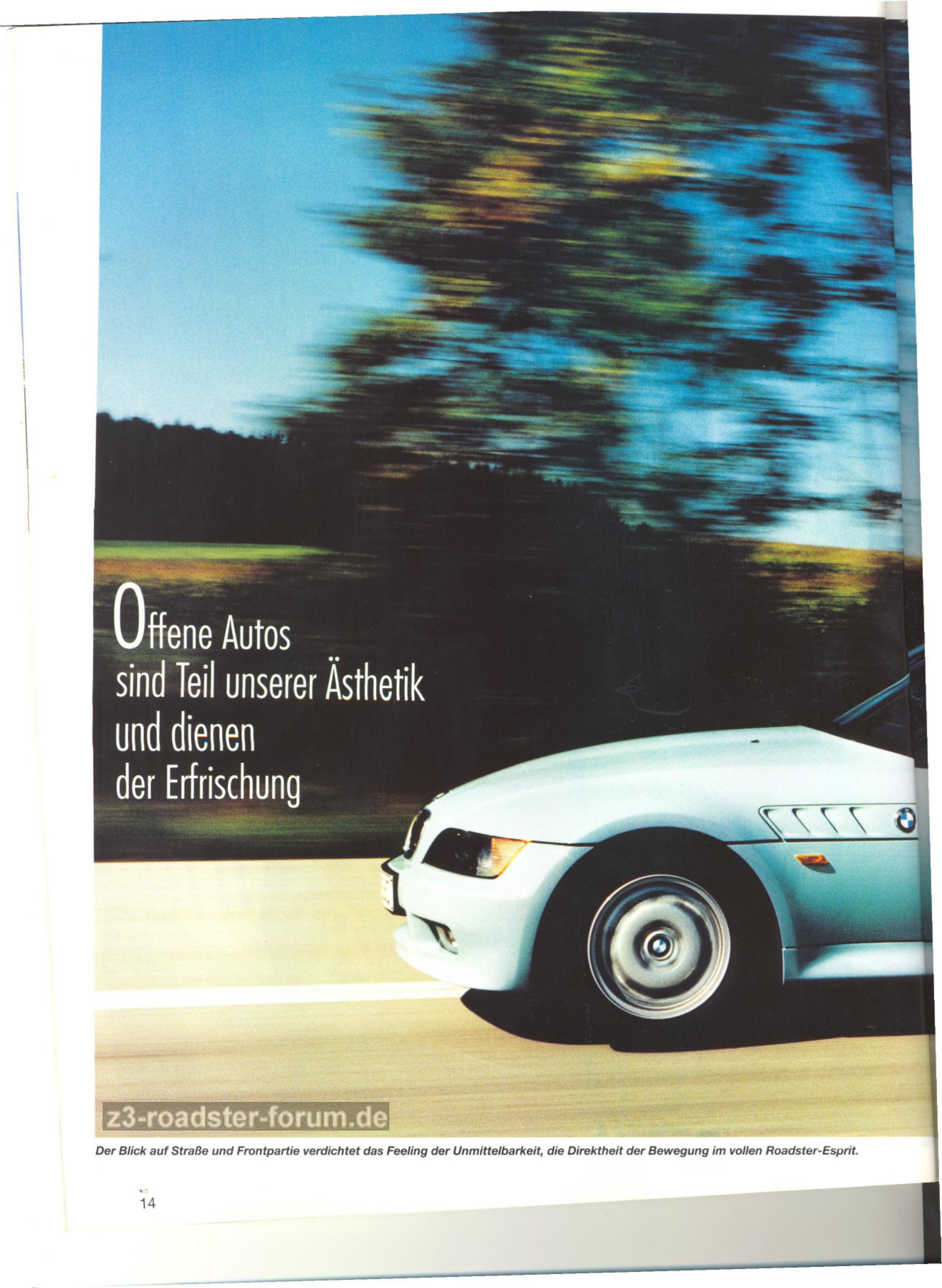


Sein Erkennungszeichen trägt der BMW Roadster Z3 in den Flanken. Die markanten Rippen rechts und links, Kiemen-gleich, erinnern uns an den legendären BMW 507.

Ziel unserer Sehnsucht

Wir haben lange auf ihn gewartet, aber nie wirklich gewußt, ob er kommen würde. Jetzt müssen wir uns nicht mehr mit der Hoffnung begnügen, sondern dürfen uns in Sicherheit wiegen: Der neue BMW Roadster ist da. Daß er Z3 heißt, daran müssen wir uns gewöhnen. Daß er Fahrspaß pur bedeutet, wissen wir aus seiner Ahnengalerie. Jetzt dürfen wir damit die Zukunft einatmen.



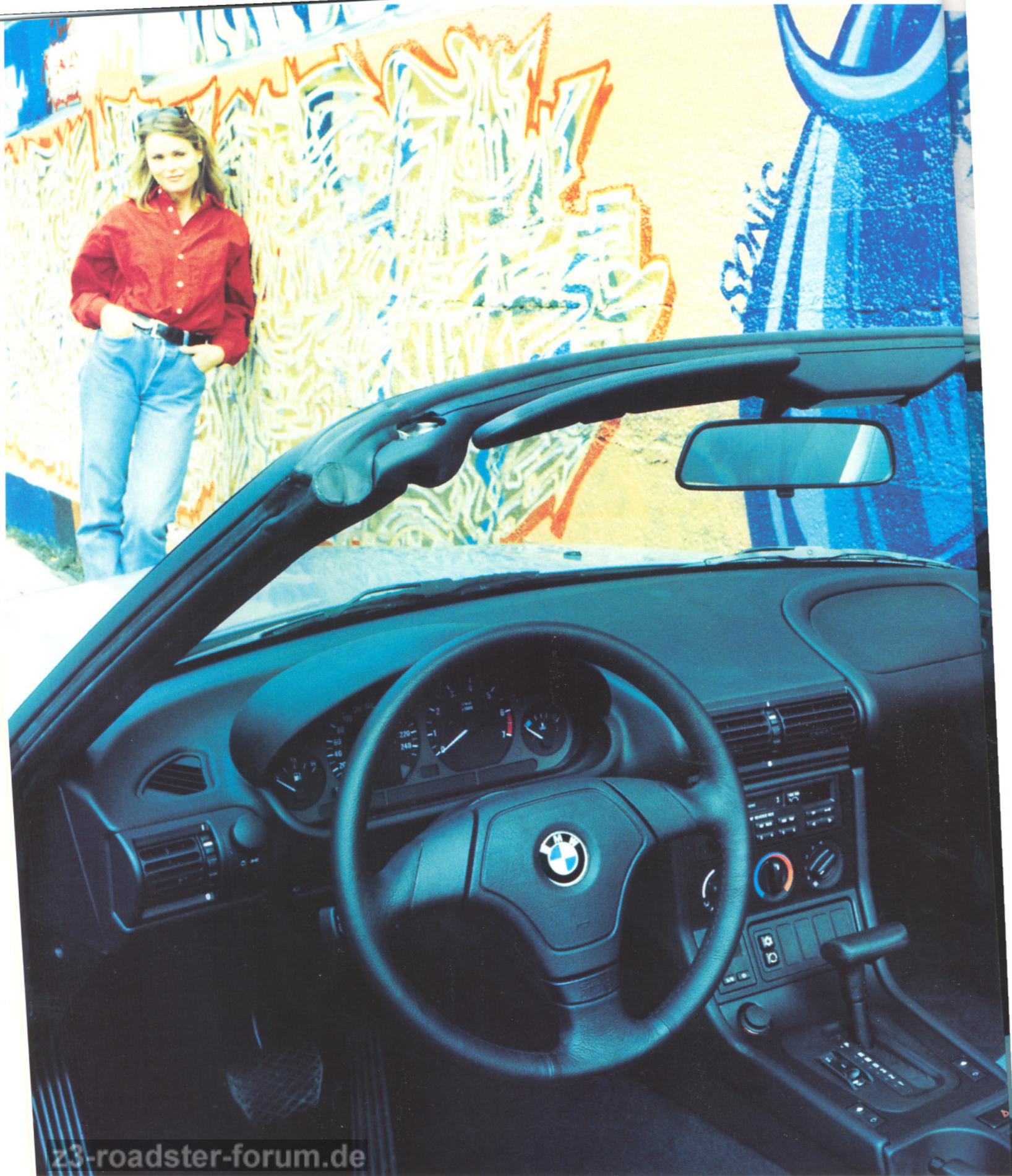


Offene Autos
sind Teil unserer Ästhetik
und dienen
der Erfrischung

z3-roadster-forum.de

Der Blick auf Straße und Frontpartie verdichtet das Feeling der Unmittelbarkeit, die Direktheit der Bewegung im vollen Roadster-Esprit.





z3-roadster-forum.de

Die Ursprünglichkeit des Fahrens wird mit der sich leicht duckenden Windschutzscheibe verstärkt.



VON MIKE J. BRODY
UND JEAN-LOUP DEBIONNE (FOTOS)

Es war der ganz heiße Sommer, die Schwalben flogen hoch wie Habichte. Der Anruf kam überraschend: Ich solle verschwinden und schweigen. Gut. Aber was sage ich den Kindern? „Papi erforscht ein neues Land.“ Sehr gut. Und was soll ich meiner Frau sagen? „Mmh. Sagen Sie der Gnädigsten, Sie würden das geheimste Auto aller Zeiten testen, so geheim, daß Ihnen weder Ort noch Zeit bekannt seien.“

Das sage ich leider dauernd. (Im kleinen Kreis gelte ich als führender Prototypen-Kenner.) Ich reiste trotzdem. Ich ließ Städte und Dörfer hinter mir, fuhr in die fremden Berge. Ein Schafhirte gab sich zu erkennen, er piffte die „Hüata-Madl-feste-Wadl“-Melodie auf französisch. Er hatte Instruktionen. Ich öffnete den Umschlag.

„Dear Mister Brody, wir kennen Ihre geschätzten, wenngleich nicht unumstrittenen Thesen über das Roadsterfahren. Ein Vergleich Ihrer Theorie mit der Praxis unseres kommenden Autos wäre für uns von außerordentlichem Interesse. Unser Hirte führt Sie zu dem Auto. Keine Fragen, Geheimhaltung ist Ehrensache, Mister Brody. Bitte hinterlassen Sie ein schlankes Protokoll Ihrer Ergebnisse im Handschuhfach. Das Honorar für Ihre Bemühungen können Sie dem Schließfach hinter den Sitzen entnehmen. Der Kofferraum ist für Ihre persönlichen Sachen reserviert.“

Ich mag solche kultivierten Mitteilungen, also folgte ich dem Hirten.

Meine These Nummer 1 darf als bekannt vorausgesetzt werden: Am Anfang ist die Schönheit.

Offene Autos verschanzen sich nicht hinter der Ausrede der Nützlichkeit. Sie sind Teil unserer Ästhetik, dienen der Erfrischung. Du trittst auf sie zu, und irgendwas klingelt. Auf dieser Bühne der Begehrlichkeit sind Roadster indes nur eine Untergruppe der Cabrios. Cabrios haben, ganz generell, eine Lizenz zum Schönsein.

Ich rollte das Auto aus der Scheune, umkreiste es mehrmals, wechselte Betrachtungswinkel und Entfernung. Es klingelte.

Cabrios dürfen
komfortabel sein,
Roadster fordern
uns heraus

z3-roadster-forum.de



Roadsterfahren macht uns neugieriger und spontaner

In einem karierten Ringheft legte ich ein Protokoll an. Unter „Crosscheck These 1“ hielt ich fest: „Ausgangspunkt aller Erregung ist die Frontpartie. Sie wird zu einer Ikone der Jahrtausendwende werden. Faszinierendes Wechselspiel zwischen moderner BMW Identität, überraschenden neuen Elementen und Zitaten aus der BMW Roadster-Historie. Das Kraftfeld baut sich von der Doppelniere her zum Schwung der Backenknochen auf und setzt sich in einer spannenden Flanke fort. Der Schwung der Seitenlinie bekommt durch die delikat gesetzten Kühlrippen was Cooles und Einmaliges. Überhaupt ist die Kraft-Symbolik sehr unaufgeregt und lässig. Über das Heck reden wir nächstes Jahr.“

These Nummer 2. Gleich hinter der Schönheit scheiden sich die Wege, nicht immer, aber immer öfter. Cabrios dürfen

*...ein Roadster sind
straight und schnörkellos. Mit dem Begriff
Roadster ist ja schon alles gesagt: quasi die
Steigerungsform von Straße.*

Meine These mag in diesem Bereich et-

**Bei aller Tradition
offener Roadster
signalisiert der neue
BMW vor allem
Zukunft. Aufregend
lang die Motor-
haube, präzise knapp
das Heck: Mit dem
Z3 hat ein weiteres
Kultautomobil
das Neonlicht der
Welt erblickt.**

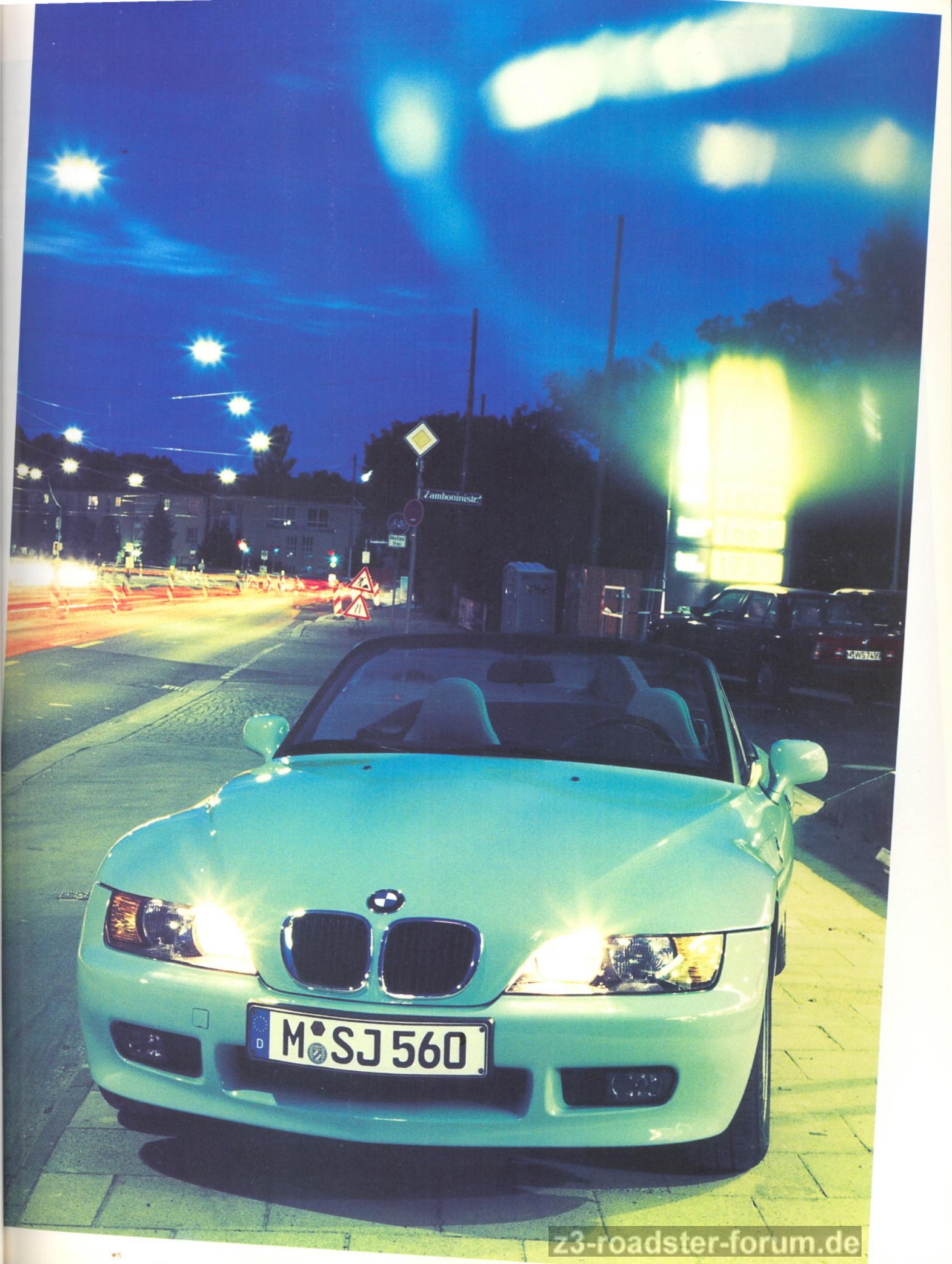
was umständlich klingen. Gemeint ist das Fahrgefühl und im speziellen dies: Nach dem Klingeln kommt der Swing, und wenn der nicht kommt, dann hat das ganze Klingeln nichts genützt.

Ich vermerkte: „Tiefe Sitzposition und kurze Dimensionen geben das Gefühl von Unmittelbarkeit. Der Blickwinkel auf Wagenfront und Fahrbahn verdichtet dieses Feeling. Kraft und Rhythmus finden gut zusammen. Markentypische Erlebnisse in der Fahrdynamik: hallo, BMW. Direktheit der kleinen Bewegung im vollen Roadster-Esprit, am Lenkrad, am Schaltknäuf, an den Pedalen – man fühlt sich spontan angesprochen und antwortet gern. Flott, direkt, agil. Es kommt Fahrfreude auf, die mit dem Von-A-nach-B-Fahren nichts mehr zu tun hat. Das Geräusch ist dezent, in guten Momenten mag sich darüber der unvergleichliche Sound von Walroßbullen legen, die ins Meer tauchen.“

Diese Eintragung erschien mir im nachhinein zu gefühlsbetont, und ich strich die letzten Zeilen. Trotzdem kann man unter Freunden sagen, daß bei etwa 5500 Umdrehungen pro Minute der Walroßbulle abtaucht, das hört sich sehr hübsch an. Der Klang ist ja überhaupt so schwierig zu bewerten, seit wir die alten Roadstergeräusche nicht mehr haben, das Blubbern und das Brabbeln, das Hecheln und das Husten, das gepreßte Tröten und dann das freiere Tröten und dann das ganz freie Tröten, obendrüber die heisere Erregung, und untendrunter das ewige Knurren. Davon trennen uns dreißig bis vierzig Jahre und über den neuen Sound läßt sich nicht mehr so viel fabulieren. Entweder er stimmt, oder er stimmt nicht.“

These Nummer 3. Das Automobil wurde nicht als verlötete Kiste erfunden. Cabrios waren die Urform und Roadster ihre erste Marketing-Variante: mehr Geschmack und trotzdem leichter. Daher ist

*...des Roadsters in die Auto-
mobiltgeschichte besonders intensiv. In
glücklichen Fällen bleibt ein roter Faden
erkennbar, über die Jahrzehnte hinweg.*





Faszinierend am Z3 ist das perfekte Wechselspiel zwischen moderner BMW Identität und Design-Elementen aus der eigenen Roadster-Historie.



Dies gilt ganz besonders für die BMW Roadster-Tradition. Hier scheint der Herzschlag fürs elementare Offenfahren besonders ausgeprägt zu klopfen.

Roadster schmeicheln der Nostalgie, sie schmücken sich entsprechend gern mit kleinen Liebespfändern der alten Zeit, mit Zitaten von Lichtern oder Griffen und Hebeln und der Verspieltheit im Blech. Und wenn dein Roadster einen Stammbaum hat, dann wirst du nach alten Büchern fragen und alles wissen wollen. Und irgendwann wirst du am Straßenrand einen Roadster treffen, der schnurstracks von damals kommt. Sein Besitzer hat sich eben auf appetitlichste Weise sechsmal den Finger abgeschleckt, damit es beim Hingreifen nicht so brennt, so hat er die Temperatur am Krümmer gefühlt. Er wird etwas brummen vom fünften Zylinder, dort wird er nachschauen, wie es dem Schwimmer geht.

Ich protokollierte: „Vom 328 der Adel der Herkunft; vom 507 der Mut zur überraschenden Front als Ansatz zum stilistischen Kraftbogen. Das wunderbare Kie-men-Zitat des 507 ist besonders einprägsam und veredelt die Flanke. Vom Z1 hat er die Leichtigkeit des Seins: Der Bursche ehrt seine Ahnen.“

These Nummer 4: Roadster machen ihre Fahrer leichter und schlanker. Man darf das nicht nur körperlich sehen, aber doch auch.

Die geschichtliche Rolle des Roadsters in seiner Erziehung zur Bescheidenheit – vor allem zur Bescheidenheit der Beifahrerinnen – ist leider längst verwässert, das Grundprinzip indes noch intakt. Wir reisen in kleinen Seilschaften mit kleinem Gepäck, daher wählen wir viel sorgfältiger. Keine zweite Zahnbürste ist zufällig dabei. Ein Roadster-Kofferraum macht Dinge wertvoller.

Ich tat mich etwas schwer beim Abfassen meiner Protokoll-Eintragung:

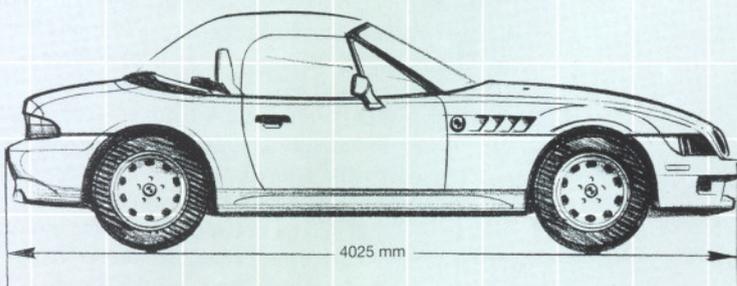
Reine Roadster-Philosophie ist schon allein aus heutigen Sicherheitsüberlegungen nicht mehr durchzuziehen. Also sind ausgeprägte und hochmoderne Schutzstrukturen integriert. Auch die Ausstattung übersetzt die hergebrachte Roadster-Schlichtheit ins Moderne: Das Konzept der Indivi-

**Der neue Roadster
schmeichelt
der Nostalgie und
ehrt die Ahnen**

BMW Roadster

z3-roadster-forum.de

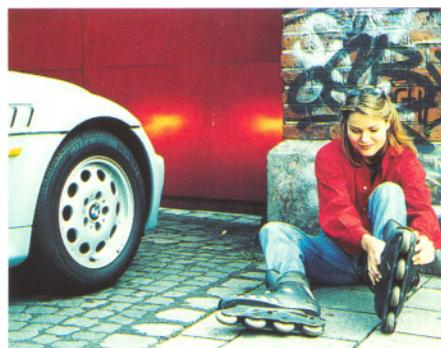
	Z3 1,8	Z3 1,9	Z3 1,9 automatic
Zylinder/Hubraum ccm	4/1796	4/1895	4/1895
Leistung kW (PS)	85 (115)	103 (140)	103 (140)
Max. Drehmoment Nm bei U/Min.	168/3900	180/4300	180/4300
Leergewicht (EG-Werte) in kg	1225	1250	1285
Beschleunigung von 0 auf 100 in Sek.	10,5	9,5	10,5
Höchstgeschwindigkeit in km/h	194	205	196
Verbrauch nach DIN-Norm (Liter/100 km)			
bei 90 km/h	5,8	6,1	6,2
bei 120 km/h	7,7	7,7	7,8
im Stadtzyklus	9,4	10,3	10,8
Drittelmix	7,6	8,0	8,3
Verbrauch EG-Norm			
innerorts	10,9	11,4	12,7
außerorts	5,9	6,0	6,5
gesamt	7,8	8,0	8,7



Die Seitenlinie bekommt durch die Kühllippen etwas Einmaliges

dualisierung bietet dem einzelnen die Möglichkeit, seinen eigenen Akzent zu setzen und sportliche, komfortable oder traditionelle Features zu betonen. Die kavalierhafte Einstellung (ordentliches Dach, ausreichend Platz fürs Gepäck) ist zu würdigen. Eine großzügige Raumordnung erfreut Großgewachsene. Das definitive Ende der alten Rechenordnung für Roadster-Stauräume, die auf der Zahl der unterzubringenden Zahnbürsten basierte. Der Kofferraum liegt sicher im Spitzenfeld aller Roadster von damals bis heute.

Immerhin gab mir die Beschäftigung mit den Raumverhältnissen die Gelegenheit, durch investigativen Journalismus mein



Offen, zweisitzig und kompromißlos, das sind die Attribute des neuen BMW Z3, den es wahlweise mit 85 kW- oder 103-kW-Motor geben wird. Denn einen Roadster muß man fühlen, atmen und fahren.

Honorar zu erkunden. Ich öffnete das Schließfach hinter den Sitzen.

Ich sage nur: Bruichladdich, und alle Freunde exklusiver schottischer Whiskys werden in wohligem Mitgefühl erschauern, Bruichladdich vom Eiland des torfigsten Wassers, 21jährig, rar wie der Rostbauchdickichtvogel des australischen Regenwaldes, Nektar meiner kommenden Winterabende, im Safe eines Roadsters!

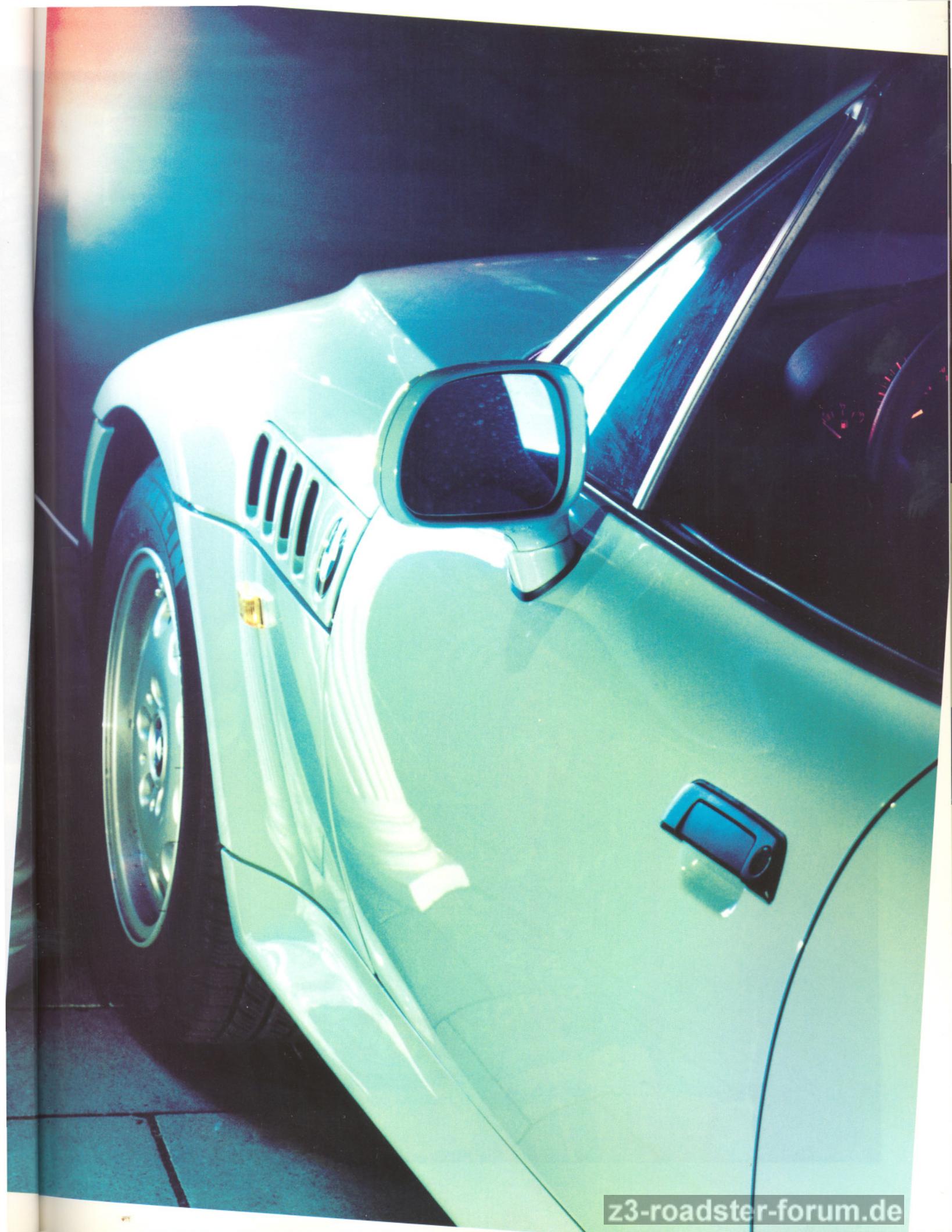
These Nummer 5, und dies ist die letzte der Thesen, behauptet, daß Roadsterfahren bewußtseinsweiternd wirken kann, aber nur dann, wenn es nicht etikettiert wird und somit zur Mode gerät. Roadsterfahren hat auch mit Schweigen zu tun. Das viele Reden führt zu einer Banalisierung und zu gefälliger Anhäufung sinnentleerer Hülsen, deren ärgerlichste „Freiheit“ ist. Freiheit ist in bezug auf den Roadster nur ein Reflexwort, das die wahren Feinheiten zuschüttet, eine Art Fütterungssignal für den Pawlowschen Hund.

Bei dieser These pflege ich gern eine Passage meines österreichischen Kollegen Herbert Völker zu zitieren:

„Roadsterfahren hat viel mit einer zweiten Ebene der Fortbewegung zu tun, und an den Schnittpunkten kannst du zwischen den Befindlichkeiten rauf und runtersurfen. Das unterscheidet uns von normalen Autofahrern. Die da drüben fragen: ‚Wohin fahre ich?‘ Wir fragen: ‚Was mache ich hier?‘ Und das ist der Beginn einer wunderbaren Ratlosigkeit.“

Von Neugier überrascht zu werden, plötzlich einem Geruch oder einer Idee oder einer Kimme am Berghang zu folgen, müßig genug sein für neue Zustände und deren Verdichtung, das sind die Sensationen des Roadsterfahrens. Roadster machen uns beweglicher, spontaner, neugieriger, aber nur möglicherweise. Also schrieb ich ins Protokoll:

„These Nummer 5 ist eher fahrer- denn auto-spezifisch, daher lassen sich Theorie und Praxis nicht in einem allgemeinen Sinn zusammenführen. Jedenfalls sind hier von der Hardware alle Chancen gegeben. Wenn du Glück hast und alles sich verbindet, wirst du sagen: Wir laufen im Wind, das Auto und ich.“ ◁





Für die Perfektion künftiger Serienmodelle gehen
Prototypen durchs Feuer. Unter extremen Bedingungen.
Bis es nichts mehr zu verbessern gibt.
Dann werden sie verschrottet.

AUF HER



HERZ UND NIERE



VON THOMAS SCHULZ UND
JEAN-LOUP DEBIONNE (FOTOS)

Das Wichtigste an einem BMW Prototyp ist Klebeband. Mattschwarzes, wetterfestes Klebeband. Dies macht ihn nämlich unsichtbar. Gut, bleiben wir seriös: nicht vollständig, aber doch an den entscheidenden Stellen – und vor allem im richtigen Moment. Denn wenn die Geburt eines zukünftigen BMW Modells immer näher rückt und die Entwicklungsarbeiten an verbesserten Motoren, intelligenten Fahrwerken und komfortablen Ausstattungen ihre heiße Phase durchlaufen, dann gehen auch die ersten neuen Karosserien auf Erprobung.

Daß die Münchner Erbkönige fast ausnahmslos schwarz sind, macht die Fotografen, die vor Werkstoren lauern, auf Bäumen hocken oder Techniker ausspionieren, nur um sich und der Außenwelt ein Bild machen zu können, nicht gerade glücklich. Was die automobilen Paparazzi aber zuverlässig zur Verzweiflung treibt, ist jenes schwarze Klebeband, das auf den Kanten, Vertiefungen und Abschlußblechen von Motorhauben, Heckdeckeln oder Seitenpartien jede Lichtbrechung und damit jede Kontur schluckt. Keine Spiegelreflexkamera der Welt, mit oder ohne Zoom, kein noch so empfindlicher Film kann aus dieser schwarzen Masse eine klar erkennbare Form zaubern.

Dieser Trick, der durch Hinzufügen etwas wegnimmt, ist nur einer von unzähligen Schritten in einem Marathonlauf; auf der langen Strecke zwischen der ersten Idee zu einem neuen Modell und dessen öffentlicher Enthüllung vor internationalem Publikum. Mit dem schweißtreiben-

den Unterschied allerdings, daß die Ankunftszeit, also der Termin für den Serienanlauf, bereits beim Start festgelegt wird. Ist diese Schaltuhr, nach der sich alles zu richten hat, einmal in Gang gesetzt, läßt sie sich nicht mehr anhalten. Von nun an tickt sie unerbittlich. Lief dieser Countdown früher sieben Jahre, so dauert er heute lediglich fünf; und er schrumpft weiter.

Der Satz von Wolfgang Wurst, dem Leiter des BMW Konzeptfahrzeugbaus, „bei der Entwicklung eines Nachfolger-Modells bauen wir praktisch ein nahezu komplett neues Fahrzeug“, klingt für den Außenstehenden harmlos, vielleicht sogar selbstverständlich. Doch im Gegensatz zu manchen Automobilherstellern, die bei einem Modellwechsel vielleicht nur das Design ändern, wird bei BMW bis zur vorletzten Schraube alles auf den jüngsten Stand der Technik gebracht. Echter Fortschritt also statt lediglich Facelifting.

Es ist schon anspruchsvoll genug, leichtere, emissionsärmere, leistungsfähigere und sparsamere Motoren zu bauen; Automatikgetriebe mit einem elektronischen Gedächtnis zu versehen, dank dessen sie sich auf den individuellen Stil eines jeden Fahrers einstellen können; Fahrwerke, Brems- und Lenksysteme zu konstruieren, die auf Asphalt, Schotter oder Eis gleichermaßen zuverlässig reagieren. Doch was immer es auch sein mag, ob Aggregate, ob Bestandteile an Fahrwerk, Karosserie und Innenausstattung: Nichts macht für sich allein Sinn, erst im Ensemble zeigen sich Wesen und Wirkung. Das Wort „passen“ ist dabei sowohl gestalterisch wie funktional als auch prozeßhaft gemeint.

Solange die zukünftige Karosserie noch hinter den Werkshallentüren bleiben



Tarnen und Täuschen: kompletter Sichtschutz fürs Armaturenbrett gegen neugierige Fotografen. Die Doppelauspuff-Attrappe soll Erbkönig-Jäger auf eine falsche Fährte locken.

Das Wichtigste am
Prototyp ist
mattschwarzes
Klebeband

kann, solange können beispielsweise neue Motoren samt Elektronik quasi inkognito in den Hüllen der Vorgänger-Modelle erprobt werden. Auch eine veränderte Bodengruppe läßt sich, nach entsprechender Installation, unerkannt bewegen. Da die Zeit drängt und die Uhr tickt, würden allerdings die Erkenntnisse aus nur einem einzigen oder auch ein paar Fahrzeugen allzu spärlich fließen. Zwischen vierzig und siebzig Versuchsträger fahren deshalb gleichzeitig Daten ein. Jeder für sich, doch alle für einen: den glücklichen Gewinner ihrer gemeinsamen genetischen Erbmasse, das zukünftige BMW Modell.

Parallel zur Erprobung neuer Aggregate, Fahrwerkskomponenten und Ausstat-

tungsvarianten, dies ist die zweite Ebene des Prototypen-Werdegangs, verläuft die Konstruktion sämtlicher Werkzeuge, die zur serienmäßigen Herstellung eben dieser Einzelbestandteile benötigt werden. Die zukünftigen Maschinen ihrerseits erfordern um so größeren Entwicklungsaufwand, je höher der Automatisierungsgrad in der Produktion sein wird. „Einen Schweißroboter kann man nicht einfach im Laden kaufen, er muß neu produziert und den künftigen Bedürfnissen angepaßt werden“, erläutert Wolfgang Wurst.

Während sich die Designstudien auf den voraussichtlichen Publikumsgeschmack der kommenden Jahre konzentrieren, wird bei Testfahrten der Straßenalltag des

neuen Modells vorweggenommen, um eventuelle Probleme auszuschalten. Doch die Fertigung der entsprechenden Werkzeuge, Roboter und Maschinen aller Art muß als der entscheidende Bereich, als Simulation der künftigen Serienproduktion verstanden werden.

Selbstverständlich werden auch eventuelle Unfälle in die Annäherungen an die Zukunft einbezogen, gehören Crashversuche ebenfalls zu den Testläufen. Die Proben für die Premiere gehen sogar so weit, daß die Schweißpunkte am Versuchsauto an den realen Stellen in ihrer geplanten endgültigen Anzahl gesetzt werden, um schon im Test so nahe wie möglich an das tatsächliche Gewicht heranzukommen.



Bis zur vollen Deckung: drei Roadster-Prototypen in verschiedenen Stadien der Verkleidung.

Tortur für Mensch und Maschine: Auf der Marterpiste mit Schlagloch an Schlagloch wird der Serien-Vorläufer bis an die Grenze der Belastbarkeit getestet. Unten: Make-up fürs Heck. Dem Prototyp wurden falsche Rückleuchten angeschminkt.



z3-roadster-forum.de

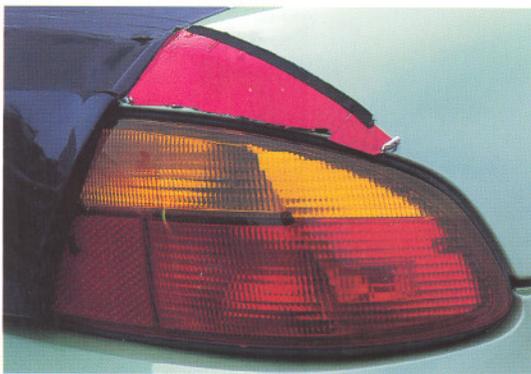
chen hinweg jene Mitarbeiter daran geschult, die später in der Produktion mit ihnen umgehen müssen. Sie kommen beispielsweise aus Dingolfing oder auch aus Spartanburg im amerikanischen Bundesstaat South Carolina, wo der neue BMW Roadster Z3 gefertigt wird.

Der Mensch entpuppt sich dabei nicht als Risikofaktor, wie manche Technokraten gerne kolportieren. Ganz im Gegenteil: Noch gibt es keinen Roboter, der feststellen kann, ob die Heckklappe richtig schließt. Noch ist keine Elektronik bekannt, die meldet: Das Getriebe läuft etwas holprig. Kein Hochleistungsrechner, obwohl er weder raucht noch Unmengen Kaffee trinkt, kann die Effizienz des guten alten Brainstormings unter Fachkollegen auch nur annähernd ersetzen.

So tasten sich alle Beteiligten in dem auf mehreren Ebenen ablaufenden Entwicklungsprozeß an das Endprodukt heran, das ja gleichzeitig ein Anfangsprodukt sein wird. Herantasten ist durchaus wörtlich zu nehmen: Die Hand, die über Metall streicht und winzige Unebenheiten spürt, das Auge, das die Anmutung des Wagens erfaßt, das Ohr, das die Geräusche im Innenraum bewertet – diese Prüfinstrumente sind nicht durch elektronische Schaltkreise zu ersetzen.

Fehler müssen nicht nur erkannt werden, sie dürfen auch gemacht werden. Alles, was beim Prototyp schiefläuft, kann bis zur Serie ausgeräumt werden. Aus jedem Fehler wird ein Lernschritt. Sinn der Erprobung ist die Ausmerzung von Mängeln. Wenn jetzt etwas noch nicht perfekt funktioniert, dann kostet die Verbesserung Geld, zugegeben. Aber eine Nachbesserung während der Serienproduktion kostet ein Vielfaches.

Daß Zeit Geld ist, haben wir schon irgendwann einmal gehört. Bei BMW läßt sich die Gleichung sogar anschaulich in Mark ausdrücken: Jede Minute, die in der Serienfertigung eines einzigen Modells eingespart wird, schlägt mit einer Mark zu Buche. Das summiert sich, beispielsweise im Werk Dingolfing, auf 1400 Mark pro Tag oder 350 000 Mark im Jahr. Deshalb



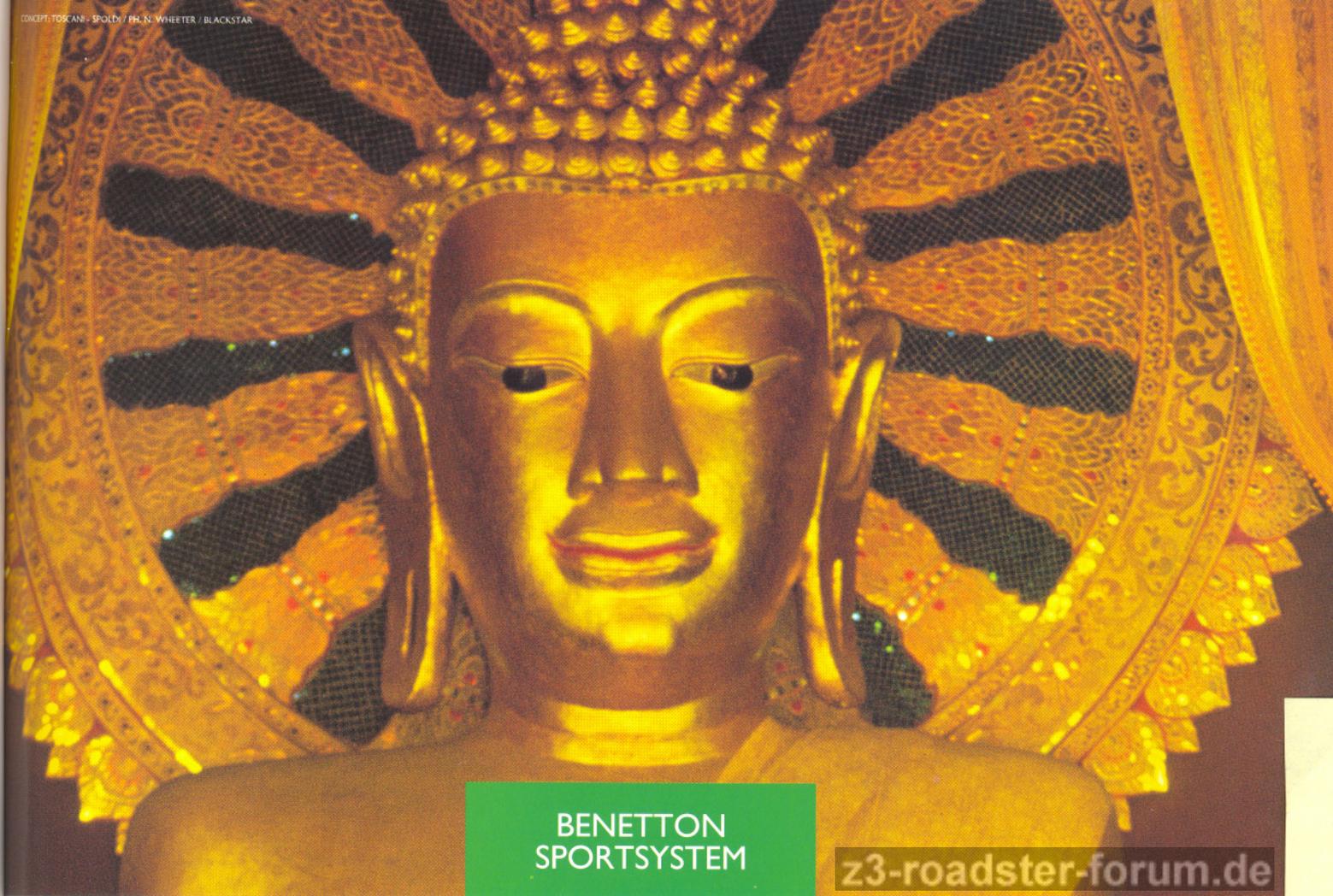
Bei alledem hilft die Elektronik. Tempo und Speicherkapazitäten leistungsfähiger Rechner ermöglichen es, Daten in ungeheurer Menge zu sammeln und diese zu vergleichen. Selbst unter Konkurrenten: So werden bei BMW nicht nur Modelle anderer Hersteller bis ins Detail zerlegt – die elektronisch erfaßten Erkenntnisse werden sogar per Diskette mit den Kollegen in Stuttgart, Wolfsburg oder Ingolstadt ausgetauscht. Ein Akt der Logik, denn manche Komponenten stammen vom selben Zulieferer. Aber auch ein Zeichen des Respekts.

Die dritte Ebene in diesem Probelauf zur Serienreife bilden die Menschen, zeitlich zwar nachgeordnet, in der Bedeutung jedoch an erster Stelle. Sobald die Werkzeugmaschinen für das neue Modell einsatzbereit sind, werden über mehrere Wo-

Höllentrips durch Hitze und Kälte, über Schotter und Eis



Nur die „Augen“ bleiben frei: kein Gangsterwagen, sondern ein geheimes Automodell.



BENETTON
SPORTSYSTEM

z3-roadster-forum.de

DO YOU PLAY
TRUTH

WAHRHEIT IST LICHT.
LICHT IST WAHRHEIT.
WICHTIG IST NUR DIE
TRANSPARENZ.



KÄSTLE FIBRE TUBE:
NEUE WEGE
FÜR EINE ALTE
LEIDEN SCHAFT



KÄSTLE »

Kästle is a brand of Benetton Sportssystem which also includes Asolo, Ektelon, Killer Loop, Langert, Nature Project, Nordica, Prince and Rollerblade.



Blendwerk: Erlkönig-Visagist bei der Kostümierung eines Roadsters. Links unten: natürlicher Tarnanstrich. Nach einer „Schlammschlacht“ auf dem Testgelände ist eine Verhüllung fast überflüssig.

z3-roadster-forum.de



Die Kunst ist, aus allen Fehlern etwas zu lernen

richtet sich so manches Auge auch auf Abläufe, auf scheinbare Nebensächlichkeiten innerhalb der Entwicklung.

In einer etwas späteren Phase dieser sukzessiven Verdichtung einst unabhängig voneinander existierender, aber immer näher aufeinander zulaufender Teilbereiche, dieses dreidimensionalen Puzzles stehen die Erprobungsfahrten mit einer weitgehend real existierenden neuen Karosserie an. Verschieben, wie Autohersteller nun einmal sind, wird der Terminplan den jeweiligen Technikern allerdings erst kurz vor ihrem Einsatz bekanntgegeben.

Ist der „Marschbefehl“ erteilt, dann schwärmen sie aus. Dann drehen sie in Finnland auf zugefrorenen Seen ihre Kreise, um Fahrwerke zu optimieren. Oder sie absolvieren im Death Valley in Kalifornien Hitzetests – bei fünfzig Grad Celsius im Schatten, wobei es da überhaupt keinen Schatten gibt.

Weder geographische noch klimatische Grenzen sind ein Hindernis, sie zu überwinden ist überdies erfolgsorientiert und nur konsequent: Da die Kunden des Hauses mittlerweile in allen Erdteilen beheimatet sind, müssen die Autos auch überall und unter allen Umständen zuverlässig funktionieren.

Neuerdings sind die Erlkönige sogar in Rußland unterwegs. „Die Kosten sind dort nicht so hoch wie in den USA“, erklärt Wolfgang Wurst. Das ist ein Argument, aber vielleicht trifft man in den Weiten der Taiga oder hinter dem Ural auch seltener auf neugierige Fotografen.

Den Nachstellungen der internationalen Bilderjäger können die Techniker und Ingenieure mit ausgeklügelten Strategien

vielleicht entkommen, den wachsamen Augen der Firmenchefs entgehen sie jedoch in keiner Phase der Reifezeit. Bei sogenannten Vorstandsinformationsfahrten machen sich die leitenden Verantwortlichen selbst ein Bild vom Gedeihen des Familienzuwachses.

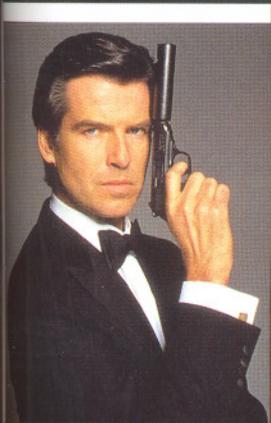
Als oberste symbolische Väter des Prototyps sind sie zugleich seine penibelsten Kontrolleure. Ist die Lenkung eine Spur zu straff oder zu nachgiebig, die Federung eine Idee zu weich oder zu hart, der Motorklang auch bei hohen Drehzahlen angenehm oder vielleicht etwas aufdringlich? Gnadenlose Kritik und unbeirrbar einflußnah sind ihr Job. Im Interesse des Kunden und somit auch zum Wohle des Unternehmens und seiner Mitarbeiter.

Wenn das neue Modell schließlich auf dem Präsentierteller einer der wichtigen Automessen in Tokio, Detroit, Genf oder Frankfurt steht, neigt sich die Ära der Prototypen ihrem Ende zu. Der Abschied fällt nicht schwer, und es bleibt kaum Zeit, Nostalgie aufkommen zu lassen, denn schon heute stehen die Modelle des Jahres 1998 als nächste Prototypen bereit. Kein Aggregat, kein Teil der Serien-Vorläufer bleibt als Souvenir erhalten, obwohl jeder von ihnen zwischen achthunderttausend und gut einer Million Mark gekostet hat. Sobald die Serienfertigung läuft, haben sie ihre Schuldigkeit getan, das Ende ihres Leidenswegs erreicht. Der ganz spezielle Dank der Firma ist ihnen jetzt gewiß: Die Prototypen werden demontiert und verschrottet.

Ein Begräbnis erster Klasse: mit einem Trauerflor aus mattschwarzem, wetterfestem Klebeband. <



Liebesgrüße aus
dem Cockpit



Mein Name ist Bond, James Bond.
Wie Sie wissen, bin ich Agent. Aber nicht nur. Nebenberuflich
teste ich Autos. Streng geheim natürlich.
Mein neuestes Modell: ein BMW Roadster. Anbei das
vertrauliche Dossier meiner automobilen
Abenteuer. Nur zu Ihrer persönlichen Unterhaltung.



z3-roadster-forum.de

Begegnung der rasanten Art: CIA-Agent Jack Wade kommt mit dem Flugzeug, Kollege 007 mit dem Roadster. Sie treffen sich auf einer karibischen Insel zum gemeinsamen Kampf gegen das Böse.

Ein BMW Roadster im Dienste Ihrer Majestät



Auftakt zu einer geheimen Mission: Mister Q erklärt James Bond die raffinierten High-Tech-Finessen des BMW Roadsters.

VON JAMES BOND

Mister Q hatte sich wieder einmal etwas einfallen lassen, etwas Zeitgemäßes, wie er meinte. „Selbst wir“, sagte er, „können es uns nicht mehr leisten, Trends zu ignorieren. Wir agieren global, wir müssen auch global denken und unsere Konsumgewohnheiten erweitern. So wie Sie, 007, jetzt italienische Anzüge tragen, wurden die Methoden der Konfrontation ebenfalls verfeinert. Sehen Sie her, hier in der Mittelkonsole, diese Lüftungsdüsen, fällt Ihnen etwas auf? Weit gefehlt, wenn Sie meinen, daß hier Luft rauskommt.“

Und schon drehten sich die Düsen weg, und ein Radarschirm kam zum Vorschein. Die wilden Zeiten des Ölsprühens oder Reifenaufschlitzens sind nämlich so ziem-

lich vorbei. Das heißt, das ist ja alles meist gar nicht mehr notwendig. Dank neuester Radartechnologie in meinem BMW Roadster registriere ich ohnehin jede Annäherung eines mir nicht unbedingt wohlgesonnenen Objekts, lange bevor es mir gefährlich werden kann. Oder ich benutze das Bordradar, um heiklen Aktionen eine gewisse Eleganz zu verleihen, wie etwa zuletzt in der Karibik.

Jack Wade, der CIA-Agent, kam mit dem Flugzeug angedonnert. Ich hatte ihn schon im Visier, als ich ihn noch gar nicht sehen oder hören konnte. So etwas wie die Landung des Fliegers vor unserer Autonase kam auch für meine ausgekochte Beifahrerin, die russische Computerspezialistin Natalya, einigermaßen überraschend. Jack war übrigens echt heiß darauf, meinen Dienstwagen weiter zu chauffieren,

während ich mit dem Flugzeug kubawärts abhob, um keine Zeit zu verlieren.

Dabei wäre ich ganz gerne noch ein bißchen mit dem BMW rumgekurvt, so mit offenem Verdeck und in attraktiver Begleitung. Schließlich bin ich bekannt dafür, daß ich Frauen nicht nur mit meinem trockenen Humor, sondern auch mit ausgefallenen Fahrkunststücken zu beeindrucken pflege. Wenn ich mir vorstelle, welche automobilen Akrobatik mit dem Roadster möglich wäre. Zudem ist ein deutsches Auto, made in USA, eine neue Dimension in meiner Eigenschaft als nicht ganz gewöhnlicher Autofahrer, obwohl ich im Auftrag Ihrer Majestät schon viele ausgefallene Modelle getestet habe.

Es stimmt übrigens nicht, daß schon mein erstes Auto ein Aston Martin DB5 war. Da gibt es einiges zu korrigieren. Ursprünglich fuhr ich diverse Bentleys, was aufmerksamen Beobachtern nicht entgangen ist, aber daß da auch noch ein Aston Martin DB3 existierte, wissen die wenigsten. Viele Agenten haben den Dialog zwischen mir und Q mitgehört und sind so auf eine völlig falsche Spur gelockt worden.

Hier das Tonbandprotokoll.

007: „Wo ist mein Bentley?“

Q: „Seine Tage sind gezählt.“

007: „Er hat mich nie im Stich gelassen.“

Q: „Befehl von M, 007, Sie fahren jetzt diesen Aston Martin DB5, wir haben ihn ein bißchen verbessert. Passen Sie mal auf. Alle Scheiben kugelsicher. Drehbares Nummernschild, Rauchentwicklung, Ölsprüher, schußfeste Rückwand, vorne rechts und links je ein Maschinengewehr, Schalthebelverschluss mit Schleudersitz ...“

007: „Schleudersitz? Das ist doch wohl ein Scherz.“

Q: „Ich scherze nie, wenn es sich um meine Arbeit handelt, 007.“

Die Wahrheit ist, daß wir zu diesem Zeit-



Gejagt von Goldfingers Schergen: der berühmte Aston Martin DB5 mit eingebauten Maschinengewehren und integriertem Schleudersitz.

Meine Fahrkünste waren stets gefürchtet



Fotos: Cinetext GmbH (2), Filmarchiv Dr. Siegfried Tesche (1)

Seiner Zeit weit voraus: Bereits 1964 hatte der Aston Martin ein Navigationssystem mit Funkpeilung und Bildschirm (oben). Eine ausfahrbare Metallplatte schützte vor feindlichen Kugeln, und das drehbare Nummernschild verwirrte die Gegner.

punkt längst einen DB3 in Betrieb hatten, natürlich nicht ganz so raffiniert ausgerüstet. Aber es gab nichts, was Q mehr fürchtete als meine anfangs eher mäßigen Fahrkünste, und so begann seine beispiellose Flucht in die Technik. Q mußte, wie ich annehme, wegen meiner haarsträubenden Fahrweise mehrmals im Leben in tiefe Verzweiflung und Depression gestürzt sein. Denn nur wer seelisch ganz unten ist, kann mit seiner Phantasie so hoch hinaus wie im Falle des DB5.

Schon der DB3 war nicht schlecht ausgestattet: Die Lichter vorne und hinten konnten Form und Farbe variieren. Ein 45er-Colt mit extralangem Lauf lag unter meinem Sitz. Und ein Empfangsgerät für einen Minisender, der dem Gegner unterjubelt werden sollte, hätte mir die Mission erleichtert. Selbstverständlich war da auch jede Menge Hohlraum. Denn es gibt ja für einen Agenten wie mich nichts Nervigeres als die öde Fragerei der Zöllner nach Alkohol und Zigaretten.

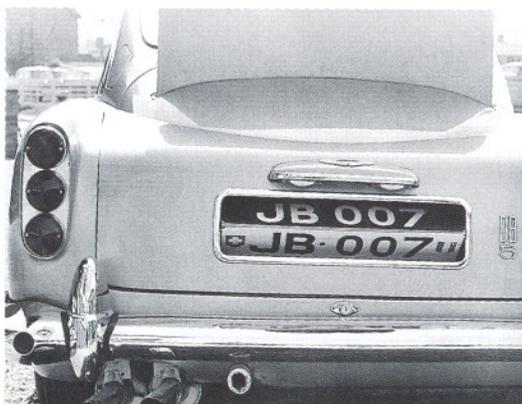
Aber, wie erwähnt, Q hatte gerade seine

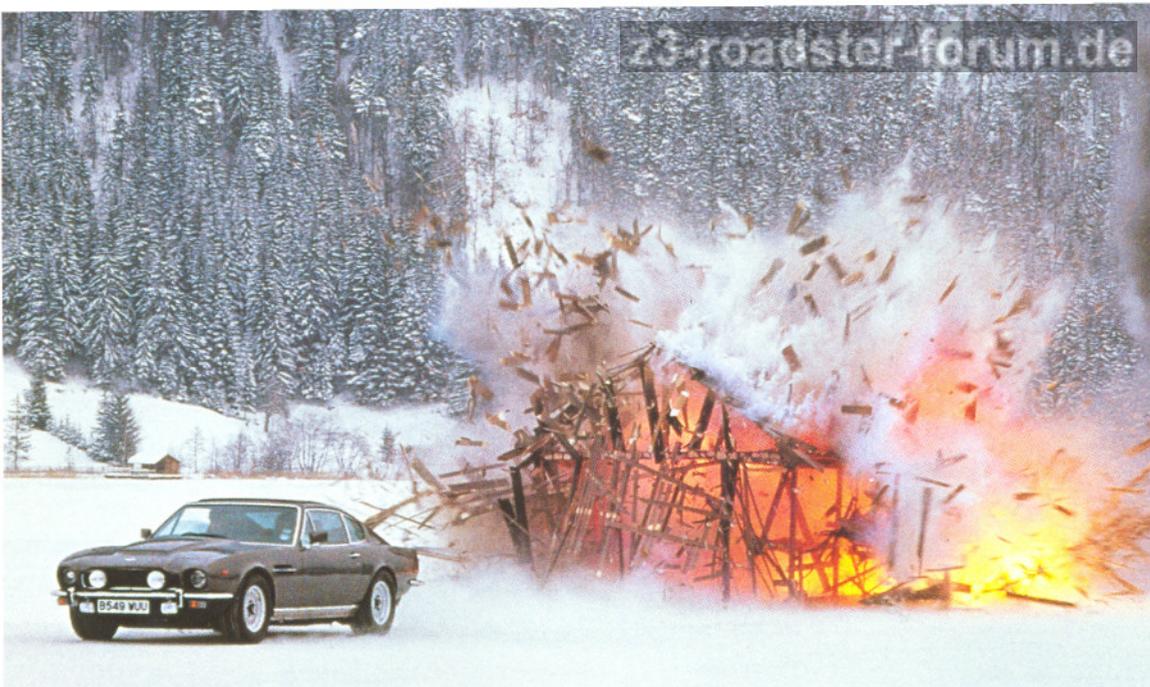
wildeste Kreativphase und fand den DB3 nach wenigen Tagen einfach lächerlich. Deshalb kam also gleich der DB5 zum Einsatz. Das war das definitive Ende einer Serie von hübschen Bentleys. Es wurde mir sozusagen von höchster Stelle verboten, weiterhin mit einem – sagen wir es unverfänglich – normalen Auto zu fahren.

Wie Sie ja wissen, war mir Q stets schon eine Spur zu eifrig. Doch ich sollte alle diese ausgeklügelten Extras noch benötigen – man braucht ja irgendwann immer alles, was man zur Sicherheit so mit sich führt. Aber nicht alles funktionierte wie geplant. Der Schleudersitz im DB5 tat seinen Zweck, aber die kugelsicheren Scheiben waren nicht ganz so schußfest, wie Q meinte, worauf ich, wieder einmal auf der Flucht vor einem Überangebot an schwarzen Mercedes, in gewohnter Manier einparkte – Totalschaden.

Ich hätte in meinem majestätshörigen Eifer dieser gewissen Miss Soames in ihrem weißen Ford Mustang vielleicht doch nicht mit meinen Messern an den Radnaben die Reifen aufschlitzen sollen. Aber sie hatte eben den kleinen Fehler gemacht, mich zu überholen. Dabei sagte ich noch zu mir, Disziplin, James, Disziplin. Doch dann ging das Temperament mit mir durch. Waffen, die man besitzt, benützt man irgendwann auch.

Jedenfalls beschloß ich nach dieser peinlichen Karambolage, mich endlich für einen speziellen Fahrkurs zur Meisterung solch mißlicher Situationen anzumelden. Es kann zwar nicht angehen, daß Autofahren zur wichtigsten Tätigkeit eines Agenten meines Formats wird, aber es ist halt einigermaßen schwierig, ein ausgekochtes





**Noch mal davon-
gekommen: Als ihn
1987 „Der Hauch
des Todes“ streift,
flüchtet James
Bond in einem
Aston Martin V8
Vantage übers
blanke Eis.**

Nicht alles funktionierte so wie geplant



Fotos: Cinetext GmbH (1), Filmarchiv Dr. Siegfried Tesche (2)

Geheime Ausrüstung: die mit einem Deckel getarnte Bedienungstastatur für Nagelwerfer, Maschinengewehre, Schutzplatte, drehbares Nummernschild und die teleskopartigen Reifenschlitzer-Messer (rechts) des DB5.

Schlitzohr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verfolgen, und auf die Fahrkunst der Taxilenker kann man sich im Ernstfall auch nicht verlassen.

Bekanntlich setzt man mich gerne auf die nicht so simplen Fälle an. Und Mobilität ist für mich dann so etwas wie eine aktive Lebensversicherung. Anfangs habe ich mir bei jedem schwarzen Mercedes im Rückspiegel beinahe in die Hose gemacht, aber inzwischen bleibe ich ziemlich cool.

Wie bei dem automobilen Showdown in Piz Gloria in der Schweiz, wo auf dem Eislaufplatz des Kurparks gerade ein Autorennen angesagt war, in das ich mit meiner Zukünftigen geriet. Wieder einmal waren ein paar schwarze Mercedes hinter uns her. Wir bewegten uns in einem roten Ford Mercury Cougar gemeinsam mit einem sich immer mehr verdichtenden Blechsalat im Kreis. Als sich der Haufen so ziemlich aufgerieben hatte, verließen wir den Tumult geradezu unversehrt und wie so oft absolut heldenhaft. Damals saß meine Braut hinter dem Lenkrad, was bestimmt kein Schaden war, und ich erinnere auch noch was sie sagte: „Den ersten Preis können sie uns nachschicken.“

Übrigens, kannten Sie meine Frau nicht? Wissen Sie gar nicht, daß ich Witwer bin?



Nun ja, wir waren nur äußerst kurz verheiratet – buchstäblich bis der Tod uns schied. Und das geschah ziemlich rasch. Da ging es meiner Angetrauten leider nicht besser als vielen meiner Mitfahrerinnen.

Nach dem gewaltsamen Ableben meiner Gattin war es wirklich höchste Zeit, endlich selbst ordentlich Autofahren zu lernen. So ein Fahrertraining ist einfach Gold wert. Schließlich sind die Sondermodelle, die mir Q schweren Herzens anvertraut, exquisite Meisterwerke. Schon was Zeit, Mühe und Einfallsreichtum betrifft, die in ihnen stecken. Der BMW Roadster ist ja auch eine komplette Neuentwicklung und dazu noch maßgeschneidert für meine extravaganten Bedürfnisse.

Jedenfalls lernte ich unter fachkundiger Aufsicht schnell, was ich mit meinen alten Bentleys und auch mit den ersten Aston Martins niemals schaffte. Sie wissen ja, mit dem Lotus Esprit war ich später schon recht tapfer unterwegs und hatte selbst die Bedienung der netten Extras gut im Griff.

Ich schüttete im Lotus nicht nur massenweise Öl vor meine Verfolger, sondern kriegte sogar einen tadellosen Handbrems-Turn hin – ohne Totalschaden. Zugegeben, das Lastwagen-Überholmanöver, als dieser Torpedo-Beiwagen hinter mir her war, hätte einen dramatischen Verlauf nehmen können, doch dank des Fahrertrainings ist nichts passiert.

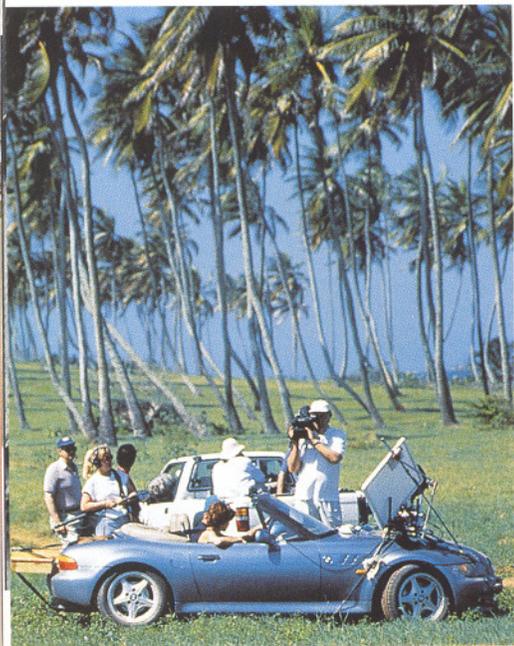
Im Angesicht des Todes gelang mir eine autofahrerische Meisterleistung nach der anderen. Hervorheben möchte ich da nur meine Rallye mit dem blauen Renault R 11 durch Paris, die gleichermaßen meine Kaltschnäuzigkeit wie Sensibilität hinterm Lenkrad offensichtlich machte. Ich konnte natürlich von Glück reden, daß ich ausge-rechnet in diesen Minuten in einem Frontantriebler saß, der auf das Abhandenkommen der Hinterachse nicht gar so sensibel reagiert wie etwa ein 3er BMW. Jedenfalls



Ob zu Lande, in der Luft oder unter Wasser: Vor 007 ist ein Bösewicht nirgendwo sicher. Bonds Lotus Esprit konnte sogar tauchen. In Szene gesetzt: der Roadster bei den Dreharbeiten für „GoldenEye“ auf Puerto Rico (links unten).

z3-roadster-forum.de

Mobilität ist meine Lebensversicherung



Fotos: Cinetext GmbH (1), Keith Hamshire (1)

verlor ich auf meinem kühnen Ritt über Treppen und Autobusse der Reihe nach wirklich alles, was man zum Autofahren nicht unbedingt braucht, also nicht nur das Dach, sondern auch das ganze Hinterteil.

Von dem Moment an wußte ich, daß ich niemandem mehr würde zeigen müssen, daß ich Auto fahren kann. Im Grunde hatte ich diesen Beweis aber schon längst geliefert, doch die Aktion verlief zu perfekt und damit beinahe zu unauffällig. Ich bewegte gerade einen AMC Hornet Hatchback im leicht forcierten Trab, als ich be-

merkte, daß ich auf der falschen Seite des Flußes unterwegs war. Kurzerhand benutzte ich also einen Bootssteg als Absprungbasis zum anderen Ufer. Die Ausführung gelang vorbildhaft. Im geschraubten Salto um die Längsachse überquerte ich den Fluß mit Selbstverständlichkeit.

Wenn man so etwas fürs Kino veranstalten wollte, müßte man eine Universität mit der Vorausberechnung des Sprunges beauftragen, und dann würde der Regisseur keinen Stuntman finden, der sich in den Wagen setzt. Außer vielleicht den Neuner Willi, einen ziemlich irren ehemaligen Automechaniker, der kurze Zeit für Q gearbeitet hatte und sich dann wie der Bogner Willi in der Filmbranche actionmäßig wichtig machte.

Nicht nur Q war skeptisch, was meine Fahrkünste anbelangte, auch für die bei mir mitfahrenden Ladys war das Leben kein Honiglecken und obendrein meist bedauerlich kurz. Denken Sie bloß an meine Frau: Kaum hatte ich von der Ewigkeit gesprochen, war sie schon dort. Die anderen Begleiterinnen hatten ebenfalls selten eine hohe Lebenserwartung. Wenn sie nicht schon auf dem Beifahrersitz eine Kugel erwischte, dann spätestens beim hastigen Verlassen des Wagens.

Seit ich meinen letzten Bentley verkauft habe, und das ist nun wirklich schon einige Jahre her, gelte ich als Autofetischist – immer die neuesten Modelle, immer die ausgefallensten Sonderausstattungen. Erinnern Sie sich an den Toyota 2000 GT, den ich in Japan fuhr? Sony sei Dank selbstverständlich voller Elektronik, samt Farb-

fernseher und Telefon, und das schon 1967! Da ist die Radaranlage im BMW Roadster nur eine konsequente Fortentwicklung. Als Agent den notwendigen technischen Vorsprung zu behalten ist gar nicht so einfach bei dem Innovationstempo der Autohersteller. Inzwischen können sogar schon normalsterbliche BMW Fahrer ihre Wagen mit einem Satellitennavigationssystem aufrüsten. Man könnte fast vermuten, daß da gewisse verschwiegene Kontakte zwischen den Spezialisten von BMW und den Experten von Q bestehen. Aber erstens ist das nur ein Gerücht – und zweitens streng geheim.

Filmographie

Autos waren mobile Stars in fast allen James-Bond-Abenteuern. Sie spielten eine wesentliche Rolle in folgenden Filmen. Der Aston Martin DB5 startete 1964 in „Goldfinger“ mit Sean Connery. Im Ford Mercury Cougar war George Lazenby 1969 „Im Geheimdienst Ihrer Majestät“ unterwegs. Der unterwassertaugliche Lotus Esprit wurde 1977 in „Der Spion, der mich liebte“ von Roger Moore gesteuert. Moore ritt auch 1985 „Im Angesicht des Todes“ mit dem Renault R 11 durch Paris und überquerte 1974 bei „Der Mann mit dem goldenen Colt“ im AMC Hornet Hatchback einen Fluß im geschraubten Salto. Der mit Elektronik veredelte Toyota 2000 GT half 1967 Sean Connery in „Man lebt nur zweimal“ zu Überleben. Im jüngsten Agenten-Thriller „GoldenEye“ feiert jetzt der BMW Roadster Z3 mit Pierce Brosnan als James Bond Premiere.



GOLDENEYE