

1/1997 DM 10

BMW

z3-roadster-forum.de

MAGAZIN

Die neuen roadster
Lebensfreude pur

Sicherheit Kopfairbag kommt

Merbold-Gespräch Mensch und Technik

Reise Faszinierendes Indien

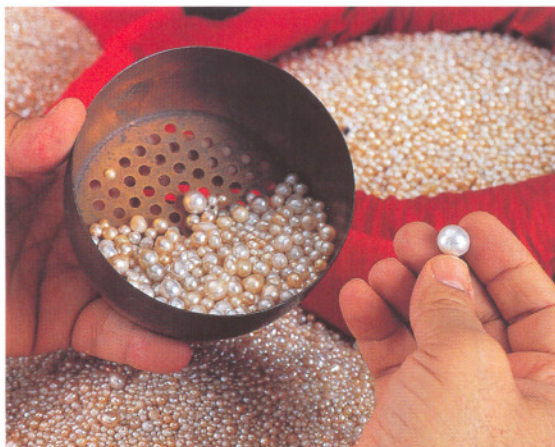


Inhalt

Titel:
Z3 roadster 2.8
und M roadster,
fotografiert
von Jean-Loup
Debionne



Roadster in Vollendung:
Der Z3 roadster 2.8 – die Aus-
lieferung beginnt im April. Seite 14



Glanz der Welt: Perlen – eine schöner als die
andere. Seite 30

Menschen bei BMW Teresa Dupuis

Qualitätsexpertin macht keine Kompromisse

3

Panorama BMW News

BMW sponsert Abfahrtslauf in Kitzbühel: Rennen der Superlative • Roadster-Motorräder mit neuem Cockpit • Autos für individuelle Ansprüche • Welthandelskonferenz fährt 7er • Weltweit größtes Golfturnier: Finale in Südafrika • Auszeichnungen für den 5er • Maler David Hockney: 850CSi mit Hundetränke • 1996: Erfolgreichstes Jahr für BMW • BMW im Internet • Neue weltweite Markenkampagne • „Team of Champions“ begeistert Amerikaner • Eigenes Gelände für Fahrer-Training • Schnelle Sanitäter auf BMW Motorrädern • Treibwerk für chinesisches Flugzeug • Elektronischer Lotse durch die USA

6

Titelgeschichte Lebensfreude pur

Nach dem Z3 roadster bringt BMW jetzt den eleganten Z3 2.8 und den rasanten M roadster auf den Markt. Die exquisite Art des Roadsterfahrens

14

EXKLUSIV Gespräch Mensch und Technik

Astronaut Ulf Merbold über Herausforderungen
der Industrienationen

26

Kultur Perlen

Hussein Alfardan öffnet seine Schatzkammer

30

Forschung Aeroakustik

Autos im Windkanal: Ingenieure fahnden nach
störenden Geräuschen

36

Manager Aufsteiger

Junge Chinesen arbeiten am wirtschaftlichen Aufschwung
der Volksrepublik

44

Technik Airbag

Ein Schlauch in Kopfhöhe als Lebensretter

48



Geräuschtest im Aeroakustik-Windkanal. Seite 36

Titelgeschichte

Lebensfreude

Fortsetzung der erfolgreichen Roadster-Geschichte bei BMW:

Nach den **Z3 roadster 1.8 und 1.9** bringen die Münchner Automobilbauer im Frühjahr den eleganten und kraftvollen **Z3 roadster 2.8** und den rasanten **M roadster** mit ultimativer Rennsporttechnologie auf den Markt. Schon bei der ersten Präsentation schwärmte die internationale Presse von der exklusiven Art des Roadsterfahrens.

Edel verpackt: Unter der Motorhaube des Z3 roadster 2.8 verbirgt sich ein Sechszylinder mit 141 kW (192 PS)

e pur



Z3 roadster 2.8 – der Extra-Kick an Power-Feeling und Luxus-Flair

z3-roadster-forum.de



Exquisites Interieur mit hochwertiger Leder- und Chromeline-Ausstattung



Z3 roadster 2.8 – reinsetzen, losfahren, genießen



Von Mike J. Brody

Plötzlich im vergangenen Sommer war mehr Platz auf den Straßen, und die Straßen verloren sich tiefer in den Tälern und schlängelten sich höher auf die Berge. Die Seen hatten freundlichere Zufahrten und hübschere Ortschaften an den Buchten. Man kam auch viel schneller aus der Stadt heraus und viel öfter. Das häufig schlechte Wetter war eigentlich doch nicht so schlecht. Es war sogar ganz okay. Ein 'strahlender Sommer wäre kaum auszuhalten gewesen, man hätte ja nicht mehr heimgefunden.

Dies war das erste Jahr mit der neuen Roadster-Generation und es war wunderbar. Der Z3 eroberte sich auf erfrischendste Weise seinen Platz in unserem Empfinden. Am deutlichsten merkte man es daran, wie er die Verkrustungen des Alltags knackte, wie er Freizeit fand, wo vorher keine war, wie er Ausfahrten nachschnüffelte und den *winding roads* folgte. Und auch die Art des Z3, wie er die Rocksängerin Pattie Smith zur Anhörung brachte, als habe sie von Null auf Hundert das Musizieren erfunden: *Gone Again* und daraus vor allem die dritte und die vierte Nummer, *About A Boy* und *My Madrigal*. Der reine Wahnsinn.

Der Z3 ist kein Garagensteher, nicht mal im Winter. Er schiebt sich herein ins Leben, bringt herrliche Unordnung in unsere

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 20

Insignien
der BMW
Roadster-
Geschichte:
Kiemen am Z3

„Gone again“:
Auch im Winter
ist der Z3 roadster
1.8 kein
Garagensteher



Im **Z3 roadster** Verkrustungen des Alltags knacken

Wochenenden und Irritation vor allem in die langen hellen Abende, wenn wir aus tiefer Berufung der Sonne nachfahren und danach komplizierte Telefonate führen. („Sie war plötzlich weg, Liebes. – Wer? Die Sonne, die Sonne. – Wo? Wieso? Du meinst: wo? Ach so, wo? Ich muß schauen.“)

Wir erleben die Essenz der alten Geschichten im frischen Glanz der Jugend, denn ein elementares Auto hat all das gehalten, was es versprach: so ursprünglich, so klar, so *straight*.

Straight, das ist kein Zufall. Die Engländer haben seinerzeit den Roadster nicht nur als Autotyp erfunden, sondern auch als Begriff. *Road-ster*, das Etwas, das die Straße lebendig werden läßt und das sich in grammatischer Euphorie gleich als Superlativ darstellt. In ähnlicher Konsequenz ist das Wort *straight* kaum zu übersetzen, jedenfalls nicht annähernd in seiner Fülle von *gerade, geradlinig, direkt, freimütig, offen, ehrlich, pur, unverdünnt, unmittelbar*. All das ist *straight* und handelt auch vom Roadsterfahren.

Roadster zu fahren hat sehr viel damit zu tun, so richtig auf der Welt zu sein und das auch ganz intensiv zu spüren, den Genuß einer Lebensart zu schmecken, die schon halb verschüttet war unter den Kompromissen dieser Tage.

Die Autowelt hat 1996 das Phänomen eines explodierenden Marktsegments erlebt, dem hocheifriger Kunden bot sich das Pri-

vilieg der Wahl. BMW stellte mit dem Z3 den klassischsten Roadster des Angebots auf die Räder. Er ist die kürzeste Übersetzung von „Freude am Fahren“ in die Formensprache und Gesamtphilosophie eines Automobilwerks, das die Lust an der Mobilität bereits in seine Großserien integriert hat.

Das Unternehmen nutzte den gesamten Background an Technologie, Sicherheit und Sportlichkeit, um beim Herausfiltern des zeitgemäßen Roadsters auf alle Schnörkel zu verzichten und statt dessen die Grundtugend „Fahrerlebnis“ in der verdichtetsten Form darzustellen.

Der Erfolg, gleichermaßen für die 1,8- wie die 1,9-Liter-Variante, hat längst zu Sonderschichten im US-Werk Spartanburg geführt. Die Kapazitäten werden bis an die Grenzen genutzt, um die etwas überhitzten Lieferfristen wieder auf das übliche Maß zu reduzieren. Die Z3 roadster mit 85 kW (115 PS) und 103 kW (140 PS) werden in Spartanburg ihre Erfolgsstory fortsetzen und mit mehr als 70 Prozent des Produktionsvolumens die Grundlage des Z3 Auftritts bleiben.

Schauer wohligen Entzückens, so kann man das ruhig formulieren, gingen durch die internationale Fachpresse, als BMW den Z3 roadster 2.8 mit Sechszylinder-Motor vorstellte, dessen Auslieferung im April beginnen wird. Tenor der Meinungen: Dies ist die exklusive Art des Roadsterfahrens, mit kräftigem Extra-Kick an Power-Feeling und Luxus-Flair.

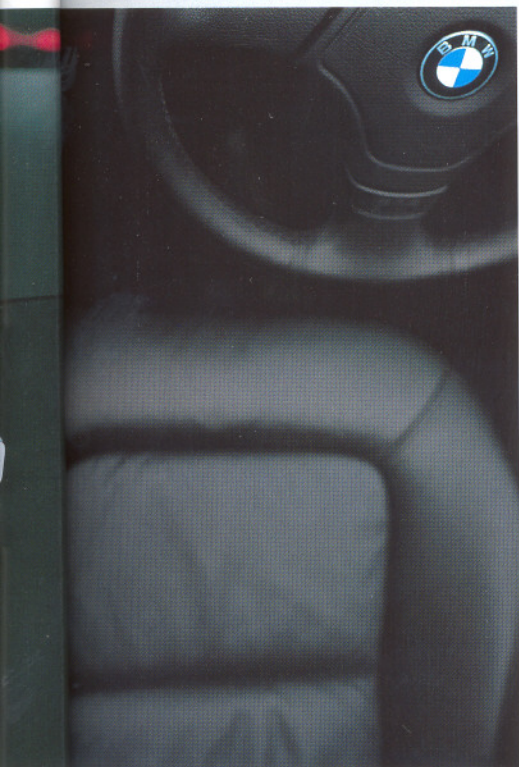
Den besonderen Charakter der Anordnung von sechs Zylindern in Reihe erklären Techniker mit dem Wegfall von freien Massenkräften und -momenten, beides Störfriede des Rundlaufs. Was für den Fahrer herüberkommt, ist eine turbinengleiche Laufkultur im gesamten Drehzahlbereich, eine souveräne Geschmeidigkeit mit nicht enden wollender Drehfreude. Schon bei 1 600 Umdrehungen pro Minute stehen vier Fünftel des maximalen Drehmoments von 275 Newtonmeter zur Verfügung – soviel zur Gelassenheit der Kraftentfaltung. Gegencheck: 141 kW (192 PS), von Null auf Hundert in 7,1 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 218 Stundenkilometer.

Zur Roadsterkultur gehört seit jeher ein markanter Sound. Dem Lauf der Zeit folgend ist schiere Lautstärke nicht mehr gefragt. Je geringer der Geräuschpegel, desto genauer vermag der Liebhaber subtile Feinheiten auseinanderzuhalten. Den Wohlklang aus den ovalen Doppel-Endrohren des Z3 roadster 2.8 könnte man als gedämpften Baßbariton mit starkem Hang zum Tenor definieren.

Die Verlegung der Batterie nach hinten genügte, um trotz des eindrucksvollen vorderen Kraftpakets eine Gewichtsverteilung von 50 : 50 Prozent auf die beiden Achsen zu erreichen. In Verbindung mit dem langen Radstand ist dies die beste Ausgangslage, sportlich-straftige Agilität auch bei hohem Komfortanspruch der Insassen auszuspielen. Der Z3 roadster 2.8 steht wesentlich breit-

Lust an der **Mobilität**, Verzicht auf alle Schnörkel





Ästhetik und Perfektion: *Optimale Verdeckverkleidung, prägnanter Z3 Schriftzug, komfortabler Ledersitz und ergonomisches Sportlenkrad – der Z3 roadster 1.8 als Gesamtkunstwerk aus formvollendeten Einzelteilen in bester Qualität*

spüriger als die Vierzylinder-Modelle auf der Straße, was noch mehr Fahrstabilität und Präzision verspricht. Auffällig sind die sportlich-eleganten Breitreifen im Format 225/50 ZR 16 auf sieben Zoll breiten Z-Star-Leichtmetallfelgen, zur Wahl steht auch eine 17-Zoll-Mischbereifung. Für die inneren Kräfte des optimierten Fahrwerks stehen steifer ausgeführte Schräglenker und stärkere Stabilisatoren. Die serienmäßige Kombination der Automatischen Stabilitäts Control + Traction (ASC + T) und der Differentialsperre bewirkt ein sportlich dynamisches Fahrverhalten und verhindert ein Durchdrehen der Räder.

Die Direktheit der Z3 typischen Kurvenfreude kommt in der fortgeschrittenen Auslegung des 2.8 noch prägnanter zur Geltung. Quick und leichtfüßig bei perfekter Präzision des Einlenkens, unbeirrbarer Geradeauslauf und äußerste Gutmütigkeit im Grenzbereich.

Wirklich beschreiben läßt sich das Gefühl sportlich-freudvoller Fahrdynamik aber nicht, da hilft nur reinsetzen und losfahren.

Die elegante Leder- und Chromeline-Ausstattung des Interieurs unterstreicht das exklusive Flair des 2.8. Neben den Sitzen umfaßt die Lederausstattung Teile der Türverkleidung und der Instrumententafel, Lenkradkranz, Schalthebelknopf und Handbremsgriff. Sie wird ergänzt durch farblich auf die Sitze abgestimmte Velours-Fußmatten. Die Chromeline strahlt dezent mit metallisch hochglänzendem Überzug der Instrumenteneinfassungen, der Lichtschalter, der Einlage im Schaltknopf beziehungsweise im Wählhebelgriff, der Tipmulde des Aschers, der Knöpfe für Handbrems- und Türentriegelung und der Türöffner sowie der Lenkradspeiche.

Dr. Jürgen Pawlik, Leiter Produkt-



Sportlicher **M roadster** – für den geschulten Fahrer ein Höchstgenuß

**Neues Unterboden-Layout sorgt für
höheren Abtrieb am Heck**

management Sondermodelle: „Der Z3 roadster 2.8 steht im Zentrum des exklusiven, sportlichen Roadster-Segments. Mit seinem eigenständigen Erscheinungsbild und all seinen Tugenden trifft er mitten ins Herz eines jeden echten Roadster-Enthusiasten.“

Mit besonderer Freude wird das neue Verdecksystem mit komfortabler elektrohydraulischer Betätigung begrüßt, das im Z3 roadster 2.8 und im M roadster serienmäßig und für die Vierzylinder-Modelle als Sonderausstattung zu haben ist.

Und nun zur Power-Show unter den Zweisitzern dieser Welt. Der neue M roadster stellt in diesem expandierenden Segment die extreme Fahrmaschine dar, die in der Sportlichkeit einen neuen Maßstab setzt. Gerade wegen der gewaltigen Leistung des 236 kW (321 PS) starken M3 Motors hat man bei BMW größten Wert darauf gelegt, ein rundum harmonisches Auto für maximalen Fahrgeuß zu schaffen. Fahrwerk, Aerodynamik, Reifen und Bremsen wurden so angepaßt, daß in jeder Fahrsituation jene Ausgewogenheit erreicht wird, die sportliches Fahren zu einem sicheren Vergnügen macht.

Die vier Säulen der grundsätzlichen M Philosophie sind High-Performance-Motorisierung optimale Fahrwerksabstimmung, eigene Identität im Auftreten und ein Widerspiegeln des sportlichen Anspruchs im Interieur. Als erste Säule fungiert natürlich jenes Triebwerk, das für die fabelhafte Akzeptanz der jüngsten M3 Version gesorgt hat. Der 3,2-Liter-Sechszylinder präsentiert sich in ultimativer Form mit extrem zielgerichteter elektronischer Motorsteuerung und jener umfassenden Nockenwellen-Technologie, die unter der Bezeichnung „Doppel-Vanos“ im Buch der BMW Spitzenleistungen nachzulesen ist. Als Marksteine stehen nicht nur 236 kW und 350 Newtonmeter im Vordergrund, sondern ein für den Hochleistungsbereich beispielhafter Benzinverbrauch. Gerade mal 11,1 Liter auf 100 Kilometer nach der Norm „EU insge-



M roadster – Kraftpaket mit starkem Charakter

samt“ zeugen vom gepflegten Benehmen eines Spitzensportlers.

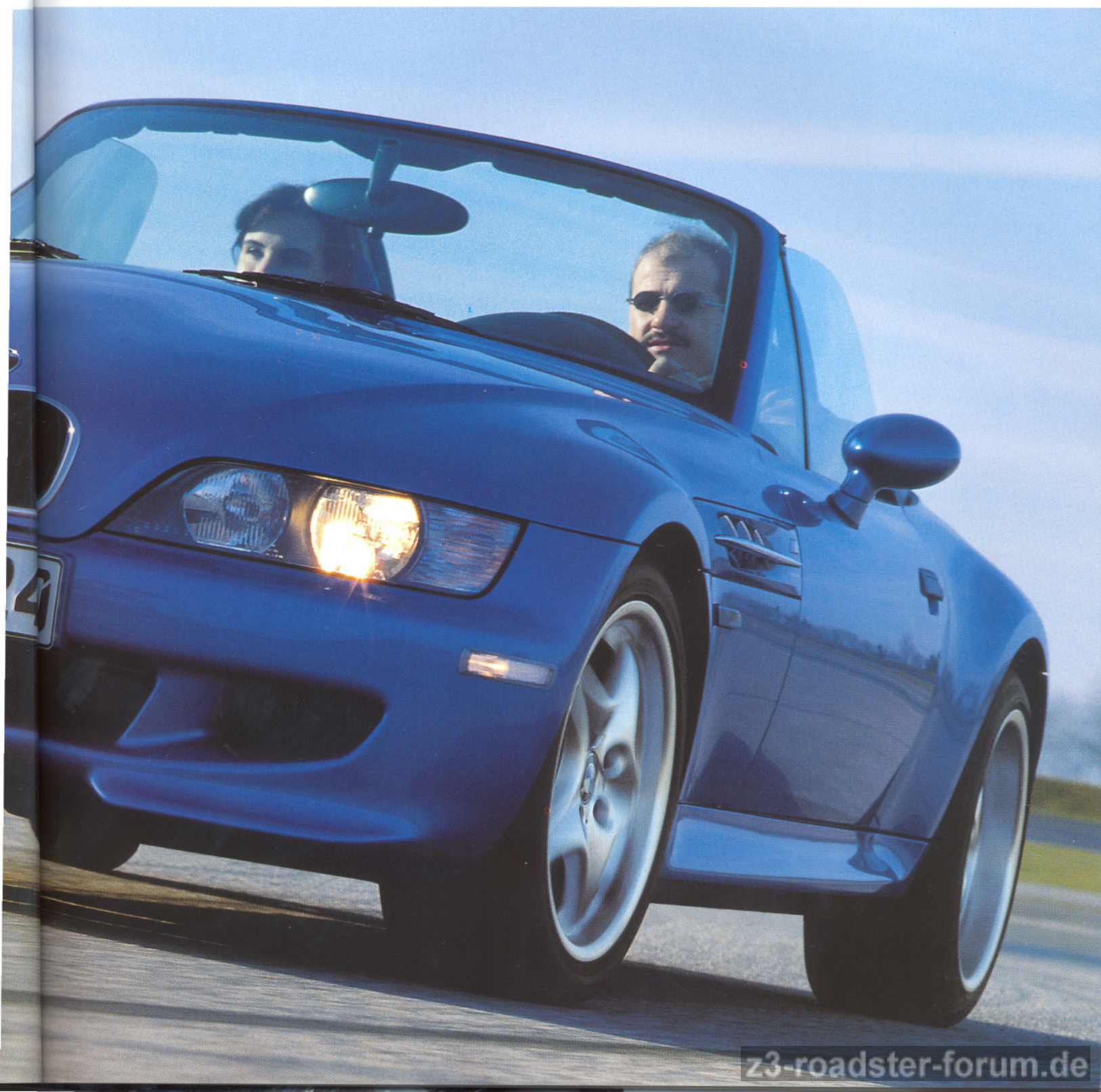
Stichwort Spitzensportler: Der M roadster sprintet in 5,4 Sekunden von Null auf Hundert und fegt in 24,4 Sekunden durch den stehenden Kilometer. Für die Endgeschwindigkeit gibt es keine Ausnahme von der BMW Norm – bei Tempo 250 wird abgeregelt. Der extreme Hochgeschwindigkeitsbereich ist ohnedies nicht das bevorzugte Revier eines Roadsters. Im Einklang mit dem puristischen Anspruch der betont fahreraktiven M Version wird auf den übli-

cherweise als Schongang eingerichteten sechsten Gang verzichtet, ebenso auf das Schlupfregelsystem ASC+T.

Dem riesigen Leistungspotential entsprechen selbstverständlich alle Modifizierungen bei der nochmals erhöhten Karosseriesteifigkeit, der Festigkeit von Antriebs- und Fahrwerksteilen und in dem gesamten Bereich der Kinematik. Die fahrdynamischen Elemente sind das A und O des M roadsters, oder anders ausgedrückt: „Er ist das agilste und präziseste Gerät, um dem entsprechend geschulten Fahrer den Höchst-

genuß an Fahrfreude zu bieten“, sagt Adolf P. Prommesberger, Chef der BMW M GmbH. „Aber es würde weder zu BMW noch zu M passen, dafür ein brethartes Ding in Kauf zu nehmen. Bei aller Sportlichkeit besitzt der M roadster Eleganz, Finesse und einen starken Charakter.“

Umrunden wir einmal das Prachtexemplar. Erster Eindruck vom M roadster: gelungene Charakterdarstellung, sehr starke sportliche Präsenz unter Verzicht auf jegliche Spoilerspielereien. Um die nötigen Anpreßkräfte zu erreichen, war daher die aero-





Eigene Identität bis ins Detail: Ovale Außenspiegel, markante Aluminiumfelgen, chromgefaßte Instrumente, dezentes M Signet

dynamische Unterflutung des Autos eine der wichtigsten Aufgaben der M Techniker. So sind die Änderungen am Front-, vor allem aber am Heckstoßfänger nicht lediglich designmäßige Verdichtungen des Themas „Sport“, sondern drücken auch die Funktionen für die gewünschten Strömungseffekte aus. Ein neues Unterboden-Layout sorgt für höheren Abtrieb am Heck. Die Abgasanlage teilt sich etwa in Fahrzeugmitte und führt dann in zwei große Töpfe. Die Nachschalldämpfer sitzen unter dem 165 Liter großen Kofferraum und gehen als Doppelrohre nach außen. Dadurch ergibt sich eine neue Raumordnung für Nummernschild und BMW Emblem.

An der Flanke des M roadsters fallen die stärker taillierten Türschweller und eine frische Interpretation der traditionellen Kiemmen auf, die in reduzierter Weise auch den

Z3 schmücken. Es blieb jedoch dem M roadster vorbehalten, die symbolhafte Form wieder markanter zur Geltung zu bringen.

Harmonie von Technik und Funktion drücken ebenfalls die neuen Aluminiumräder im roadster-Design aus. Sie sind nicht nur eine Augenweide, sondern bieten in den Größen 235/45 ZR 17 vorne und 245/40 ZR 17 hinten ausreichend Platz für großzügig dimensionierte Bremsen. An der Vorderachse arbeiten sogenannte Compound-Bremsen, eine aus dem Rennsport übernommene Konstruktion mit optimaler Temperaturableitung.

Der M roadster ist der erste BMW ohne Reserverad. Dank des neuentwickelten M Mobilitäts-Systems ist das fünfte Rad am Wagen erstmals wirklich entbehrlich. Das System bietet wesentliche Bedienungsvorteile gegenüber anderen Notlaufprogram-

men. Verteilung des Dichtmittels und Aufpumpen des Reifens gehen in einem Vorgang vor sich – automatisch, elektrisch und ohne jegliche Fummelei am Reifenventil.

Als Lackierungen stehen neben Arktissilber, Bostongrün und Cosmosschwarz aus dem Z3 Serienangebot noch exklusive Farben der BMW M GmbH wie Estorilblau-metallic, Kyalamiorange, Evergreen und Imolatorot zur Verfügung. Das elektrohydraulische Verdeck ist wahlweise in Schwarz, Dunkelblau oder Klassischrot lieferbar. Im Innenraum betonen zweifarbiges Leder, chromgefaßte Armaturen und Sportsitze den eigenständigen M Charakter.

Unabhängig von roadster-Variante und Wetter wird es jedenfalls auch diesmal wieder ein wunderbarer Sommer werden. Hinter dir der Alltag und über dir der freie Himmel. Lebensfreude pur.

Es wird wieder ein **wunderbarer** Sommer