

BMW Praxis

Funktionen, Nutzen und Argumente



**Freedom of mobility.
Der Z3 roadster startet
rechtzeitig zum Frühjahr in
eine neue Verkaufsära.**



**Im April gehen die modellüberarbeiteten Z3 roadster
an den Start.**



Drei wesentliche Merkmale waren das Entwicklungsziel der Modellüberarbeitung:

- **vorwiegend Sechszylindermotorisierung**
- **ein neues Powerheck**
- **ein hochwertiges Interieur**

Schon auf den ersten Blick sieht man, wie gut das Ergebnis gelungen ist. Das neue Heck zeigt mit den markant ausgeprägten Seitenteilen, den neuen L-förmigen Leuchten, der neuen Heckklappe und dem harmonisch integrierten Stoßfänger sportliche Dynamik und Ästhetik vom Feinsten. BMW Z3 roadster MÜ, das heißt, sportliche Fahrfreude auf sehr hohem Niveau neu interpretiert. Weiter zeigt sie, was BMW – im Gegensatz zum Wettbewerb – unter einem echten Roadster versteht. Und vor allem: wie ein solcher auszusehen hat und welche Fahreigenschaften mit „Freedom of mobility“ verbunden sein müssen.

Der Z3 ist sehr erfolgreich.

Seit 1995, dem Beginn der langsam ansteigenden Produktion in Spartanburg, sind per 3/99 170.000 Z3 roadster vom Band gelaufen. Für ein Nischenauto eine hervorragende Zahl. Seit seiner Einführung ist der Z3 roadster damit Marktführer. Mittlerweile ist die Produktion der Z3-Reihe in den USA um die der Z3 coupé erweitert worden.

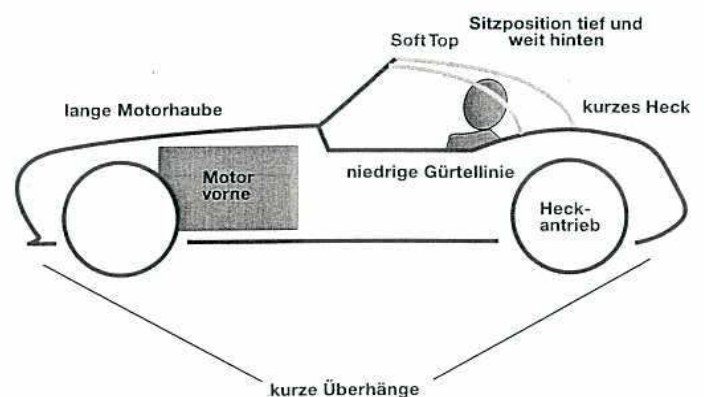
BMW hat eine lange Roadster-Tradition. Wir erinnern nur an so klassische Modelle wie 315/1, 319/1, 328 vor dem Krieg oder den 507 nach dem Krieg. Und es war der Z1, der mit seinem innovativen Konzept des Offenfahrens den ganzen Roadster-Boom in der jüngeren Zeit auslöste.

Was macht den Z3 so erfolgreich?

Betrachtet man die heutige Roadsterszene, so ist schnell festzustellen, daß BMW mit dem Z3 den einzig echten Roadster baut. Ein Roadster ist per Definition „**ein zweisitziger, offener Sportwagen mit einfachem Verdeck**“.

Soweit der Begriff, der aus dem Englischen übernommen wurde. Zusätzlich hat ein klassischer Roadster – wie die Abb. zeigt – jedoch noch folgende Merkmale:

- vorne und hinten kurze Überhänge
- lange Motorhaube, kurzes Heck und niedrige Gürtellinie
- Motor vorne und Heckantrieb
- tiefe Sitzposition, weit hinten nahe der Hinterachse
- Soft Top.



All diese Attribute sind beim Z3 roadster realisiert. Und deshalb verkörpert **nur** der Z3 – wie auch schon all die anderen BMW Roadster – den klassischen Typ eines Roadsters wie ein Austin Healey, Morgan, MG-A, Jaguar XK 120 oder XK 140. Die direkten Wettbewerber (Mercedes-Benz SLK, Porsche Boxster, Audi TT, Alfa Spider, Fiat Barchetta, MGF) unterscheiden sich in diesen Punkten alle von den klassischen Eigenschaften eines echten Roadsters.

Siehe hierzu auch Z3-Argumenter (12/95).

Da ändert auch der im Juni 1999 auf den Markt kommende **Audi TT „Roadster“** nichts. Mit seiner für **7 VW-Grundmodelle (!)** verwendeten Einheitsplattform und Frontantrieb ist er alles andere als ein klassischer Roadster im obigen Sinne.

Ist das **Vorsprung durch Technik**, wenn ein und derselbe Unterbau für

VW Golf	Cabrio, Variant
VW New Beetle	
VW Bora	Limousine, Variant, Cabrio
Seat Toledo	Limousine, Coupé, Fließheck und evtl. Cabrio
Skoda Octavia	Limousine und Combi
sowie für die Modelle der VW Nobelmarke	
Audi A3	
Audi TT	Coupé und Audi TT „Roadster“

Verwendung findet? Insgesamt werden bei Volkswagen **39 verschiedene Modelle**, mit einem Leistungsspektrum zwischen 68 PS und 360 PS und unterschiedlichen Konzepten, mit einer einzigen Plattformkonstruktion bestückt (mot 2/1999)!

Anders beim Z3 roadster. Hier steht diesem Fahrwerksallerlei ein klar konzipiertes Modellangebot mit einem speziellen, der echten Roadsteridee verschriebenen Fahrwerk und einem entsprechenden Motoren- und Antriebsprogramm gegenüber. Oberste Priorität bei BMW war und ist einzig und allein, die sportliche Fahrfreude auf höchstem Niveau mit ausgezeichneten Handlingeigenschaften bei höchster Fahrsicherheit – **also den puren Fahrspaß** – zu garantieren und zu vermitteln. Und um diese Priorität weiter zu verbessern, wurde der Z3 roadster noch einmal in vielen Punkten zu einem noch harmonischeren Gesamten überarbeitet.

Was ist neu am Z3 roadster?



Exterieur

Alle Z3 roadster

- Erneuerte Heckklappe und Stoßfänger
- Ausgestellte Seitenteile und damit breitere Spurweite
- Tiefe, nach hinten ansteigende Brüstungslinie
- L-förmige Heckleuchten
- Chromringe um Scheinwerfer
- Tankdeckel in Zentralverriegelung integriert

Z3 roadster 2.8

- Chromblenden an Auspuffrohren mit verchromten Nierenstäben
- Hochgesetzte 3. Bremsleuchte weiß
- Blenden in Frontschürze in Wagenfarbe lackiert

Alle roadster ohne M

- Hubraumkennzeichen am Fahrzeugheck
- Chrome Line Exterieur

Interieur

Alle Z3 roadster

- Fahrer- und Beifahrerairbag
- M Lenkrad mit Airbag
- Gefüttertes Verdeck
- T-Stück Instrumententafel mit Folie kaschiert

Alle roadster ohne M

- Sportlenkrad 375 mm mit Airbag
- Stoffpolsterung Flachgewebe in Karodessin
- Leder Klassik impalabraun und schwarz
- Leder Oregon Point in neuer Farbe topasblau
- Neues Mittelkonsolendesign
- Bälge für Schalthebel und Handbremse in Leder und in Interieurfarbe
- Analoguhr und Drehreglerbelüftung mit Chromringen
- Edelholzausführung Ahorn hell
- Technische Interieuroberfläche mattchrom

Ausstattung

- Neue Außenfarben
- Stimmigere Außen- und Innenfarbkombinationen
- Angebot: Leder Klassik

Elektrik

- Hi-Fi-System

Fahrwerk

Z3 roadster 1.8, 2.0

- Hinterachse mit breiter Spur und Versteifung

Z3 roadster 2.0, 2.8

- DSC III

Alle roadster ohne M

- Räderstyling/Räderprogramm

Exterieur.



Um das charakteristische klassische Design des Z3 roadsters noch besser zur Geltung zu bringen und das Konzept des Heckantriebs zu betonen, wurde der Z3 vor allem deutlich im Heckbereich aufgewertet.

Die Außenhautteile (hintere Seitenteile und Heckklappe) und Stoßfänger sind neu.

Die ausgestellten Seitenteile und damit die breitere Spurweite, wie sie der Z3 roadster 2.8 schon heute hat, sowie die nach hinten ansteigende Brüstungslinie unterstreichen gleichermaßen das Konzept des Heckantriebs wie auch die Silhouette.

Zusammen mit den L-förmigen Heckleuchten und den neuen 16-Zoll-Stahl- bzw. LM-Felgen (Sternspeiche Styling 55 und 64) mit jeweils 225er Bereifung wirkt der Z3 roadster deutlich markanter und eleganter.

Alle Z3-Modelle, unabhängig von der Motorisierung, haben nun diese Aufwertung erhalten.*

*ausgenommen der M roadster

Heckbereich und Räder.

Die Differenzierung der einzelnen Modelle erfolgt nun über die **zusätzliche Angabe des Hubraums** am Fahrzeugheck, also Z3 1.8/ Z3 2.0/Z3 2.8, wobei die Modellbezeichnung Z3 auf der linken Seite und die Hubraumvariante auf der rechten Seite angebracht ist. Das Topmodell Z3 roadster 2.8 unterscheidet sich hauptsächlich durch verchromte Auspuff-Doppelendrohre, verchromte Nierenstäbe, in Wagenfarbe lackierte Blenden in der Frontschürze und Nebelscheinwerfer. Der kleine Sechszylinder ist an einem doppelflutigen Endrohr ohne Verchromung zu erkennen. Ergänzt wird diese Differenzierung der Motorvarianten noch durch das **neue Räderprogramm**.

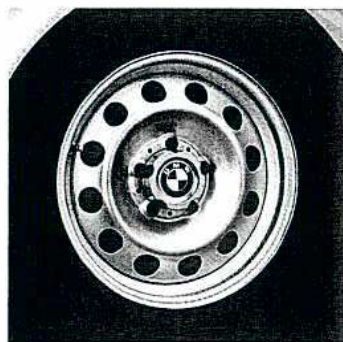
Ausgenommen von den vorgenannten Änderungen wurde der M roadster, denn dieser unterscheidet sich sowieso durch eine Reihe von eigenständigen, unverwechselbaren Merkmalen, wie z.B. die Stoßfänger vorne und hinten, die vier Auspuffendrohre aus poliertem Edelstahl, die seitlichen Kiemen, die M Außenspiegel, das M Emblem, das hochgelegte Kennzeichen oder die 17-Zoll-LM-Räder.

Die 3. Bremsleuchte ist ebenfalls neu gestaltet und paßt sich der geänderten Formgebung außerordentlich gut an. Beim 2.8er ist sie zur Modelldifferenzierung weiß statt rot. Die neue Heckklappe wird nach unten durch die BMW typischen L-förmigen Heckleuchten abgeschlossen.

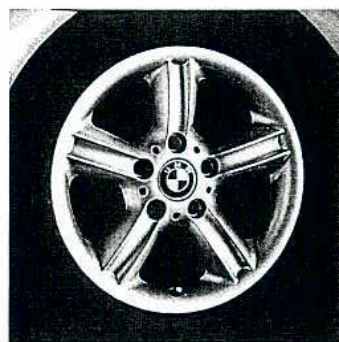
Der Stoßfänger hinten wirkt noch kräftiger und ausdrucksvoller als beim alten Modell. Der Ausschnitt für die Abgasanlagenendrohre wurde vergrößert, da die Sechszylindermodelle über größere Durchmesser der Endrohre (beide doppelflutig) verfügen.

Das neue Räderstyling

Die Basisversion Z3 roadster 1.8 M43 mit 118 PS hat jetzt 225er Reifen auf 16-Zoll-Stahlfelgen. Das sportlichere Modell mit dem 2-Liter-M52-Sechszylinder hat sehr dynamisch wirkende 225er 16-Zoll-LM-Felgen mit 5 Speichen (Sternspeiche Styling 55 – 7Jx 16H2 IS 46). Das Topmodell, der Z3 roadster 2.8, verfügt über ein sehr großzügig und elegant wirkendes 225er LM-Rad mit 8 Speichen. Die Bezeichnung: BMW LM-Rad Sternspeiche Styling 64 (7Jx 16H2 IS 46).



16-Zoll-Stahlfelge



16-Zoll-LM Sternspeiche
Styling 55



16-Zoll-LM Sternspeiche
Styling 64



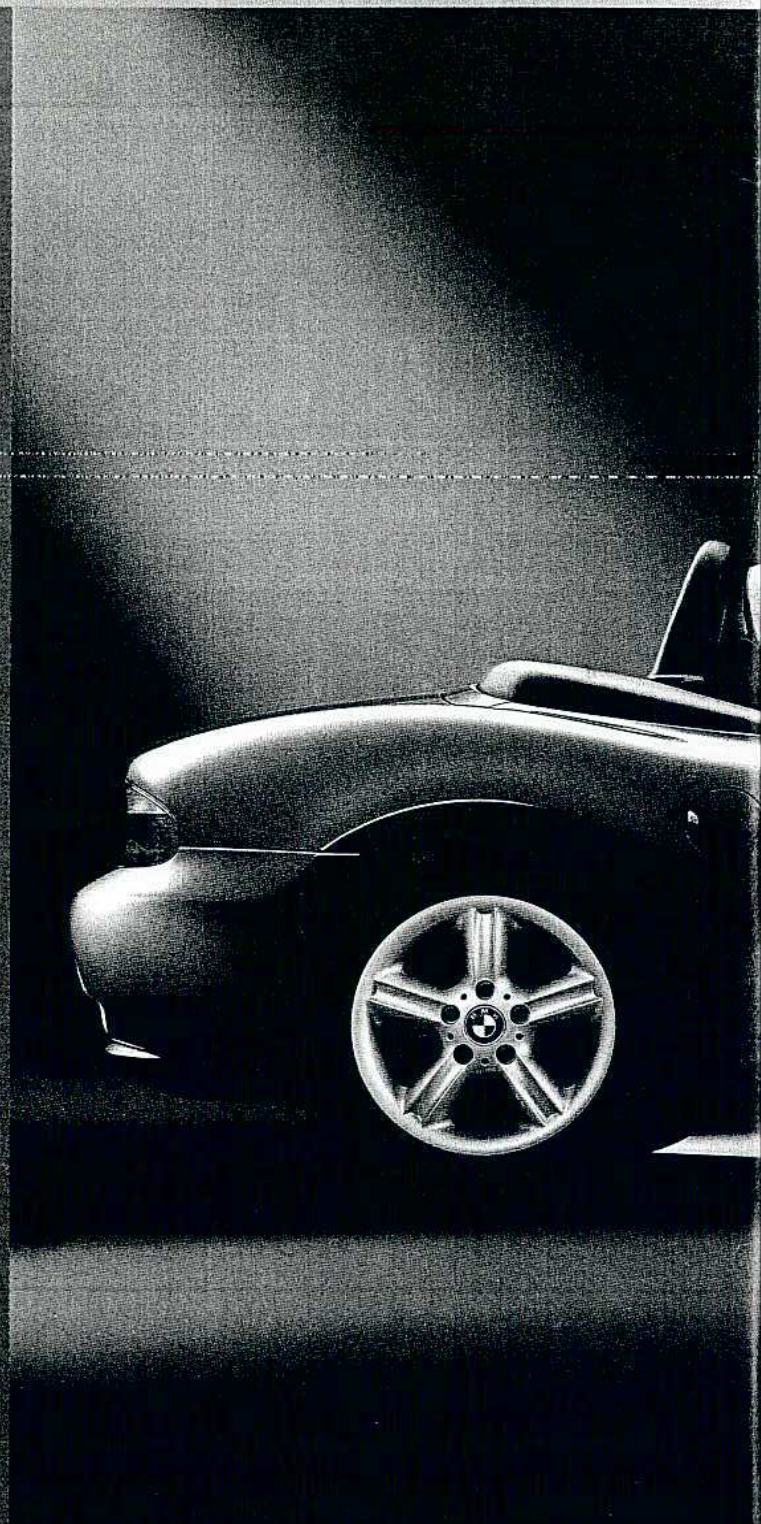
Seitenansicht.

Einen gänzlich neuen Anblick bietet der Z3 roadster nun **auch von der Seite**. Die geänderte Formgebung rückt ihn noch näher an die Proportionen klassischer Roadster heran.

Die etwas „bauchigen“ und **schwungvollen hinteren Seitenteile** bilden einen ausgeprägten Anstieg, der zur Mitte der Heckklappe wieder abfällt und den Heckantrieb stärker betont.

Die tiefe und nach hinten ansteigende Brüstungslinie, die ihren untersten Punkt auf der Höhe des Fahrers erreicht, gewährt den Fahrzeuginsassen, trotz der tiefen und besonders sportlichen Sitzposition, **eine hervorragende Übersichtlichkeit**.

Die im Wettbewerbsvergleich niedrigste Gürtellinie ist für das Freiheitsgefühl im Z3 roadster ganz wesentlich mitentscheidend. In jedem Konkurrenzfahrzeug dagegen ist der Insasse wie „versenkt“ und kann das Offenfahren gar nicht so richtig genießen und erleben.





Der Frontbereich.



Aber nicht nur das Heck und die Seite bieten einen neuen Anblick, auch der **Frontbereich** wurde im Detail überarbeitet.

Die **Frontscheinwerfer** sind jetzt bei allen Modellen mit **verchromten Ringen** eingefasst. Diese haben eine rein optische Funktion. Sie geben der Frontansicht des Z3 roadsters vier leicht geschlossene Augen, die den Betrachter anzuschauen scheinen. Zusätzlich bekommt das **Topmodell** eine **Frontschürze mit in Wagenfarbe lackiertem Lufteinlaß, in Wagenfarbe lackierten Blenden neben den Nebelscheinwerfern sowie verchromte Nierenstäbe**.

All diese stilistischen Maßnahmen – im Front-, Seiten- und vor allem im Heckbereich – runden das optische Gesamtbild harmonisch ab. Sie geben dem Z3 roadster einen sofort ins Auge stechenden und bewußt eingesetzten Neuigkeitseffekt.



Interieur.



Ziel der Modellüberarbeitung war es auch, den Serieninnenraum anspruchsvoller, attraktiver und lebendiger zu gestalten und somit dem Ambiente mehr Hochwertigkeit zu verleihen.

Sofort ins Auge fallen dabei das neue Lenkrad und die neugestaltete Mittelkonsole.

Cockpit.



Das neue, griffig in der Hand liegende **Lenkrad** hat nun 375 mm Durchmesser. Das innovative Design und die in der jeweiligen Lederpolsterfarbe ausgeführten Lenkradblenden, die optional (SA 343) auch in mattchrom erhältlich sind, betonen die sportliche Optik.

Die serienmäßigen Airbags zünden – je nach Stärke des Aufpralls – in 2 Stufen und erhöhen auf diese Weise die passive Sicherheit ganz beträchtlich.

Zur Erhöhung des Fahrkomforts bei geschlossenem **Verdeck** ist dieses nun wie beim E36 Cabrio **gefüttert**. Vorteile: **akustische und thermische Isolierung** sowie ein unsichtbares Gestänge.



Analoguhr mit Chromring eingefasst

Viel Liebe zum Detail wurde in die Mittelkonsole investiert. Genau wie die Lenkradblenden ist die Mittelkonsole nun in der jeweiligen Polsterfarbe gehalten. Zusätzlich sind die Bälge des Schalthebels und des Handbremshebels jetzt immer in Leder und ebenfalls in Polsterfarbe ausgeführt. Das Ergebnis: **eine Zweifarbigkeit schon in der Basisvariante.** Als Sonderausstattung wird die Edelhölzausführung in Ahorn hell angeboten.

Bei schwarzer Farbwelt und schwarzem Leder bleibt der Innenraum jedoch genau wie bei beige/beige weiterhin dezent und unifarben. Die Polsterung „erweiterte Lederausstattung“ bleibt unverändert.

Eine weitere Aufwertung erhielten die **Drehregler** der Belüftung. Sie wurden – genau wie die Schalter – **vom M roadster** übernommen und sind wie die neue und direkt darunter positionierte Uhr mit Chromringen eingefasst. Auch die Anmutung der Kunststoffoberflächen wurde wesentlich gesteigert durch eine Kaschierung der weitaus größten Oberflächen, die im primären Blickfeld des Betrachters liegen. So wurde das obenliegende Mittelteil der Instrumententafel (T-förmig) und die Oberfläche der hinteren Ablagebox komplett mit einer hochwertig naturleder-genarbten Folie bezogen.

Farb- und Polsterprogramm.

Um den Neuigkeitseffekt – sowohl innen wie außen – sofort zu erkennen, wurde zu 4/99 auch das Farb- und Polsterprogramm deutlich geändert. Dabei wurde das Ziel verfolgt, stimmige Außen-/Innenfarbkombinationen anbieten zu können, wie z. B. topasblau, impalabraun außen/innen bzw. sienarot außen/taninrot innen. Zusätzlich neu im Angebot: **Leder Klassik** mit einem sehr weichen und glatten Charakter.

Wir bitten hierzu auch die Beschreibungen in den gültigen Verkaufsunterlagen zu beachten.

An neuen Außenfarben gibt es:

430 oxfordgrün II
354 titansilber
364 topasblau (nicht M road.)
362 sienarot II (nicht M road.)
418 impalabraun (nicht M road.)

Weiterhin im Angebot bleiben:

300 alpinweiß
314 hellrot
668 schwarz
400 stahlgrau
303 cosmo schwarz

Bei Stoff Flachgewebe entfällt:

D5AT anthrazit, D5AQ aquablau, D5TC terracotta
Neu: H1AT anthrazit und H1OS hellrot (gilt nicht für M roadster)

Bei Leatherette entfällt:

K3TH hellgrau
Neu: K3ON apricot (nicht für M roadster)

Bei Leder Oregon entfällt:

Q2CA moosgrün, Q2VI violett, Q3SW schwarz, Q3CA moosgrün, Q3 VI violett, Q3SN beige
Neu: R5SW schwarz, R5SN beige, Q2PB topasblau (alle nicht für M roadster)

Bei Leder Klassik

Neu: R7SW schwarz, R7CP impalabraun (beide nicht für M roadster)

Bei Erweiterte Lederausstattung Oregon entfällt:

Q4CA moosgrün, Q4VI violett, Q5SW schwarz, Q5CA moosgrün, Q5VI violett, Q5SN beige
Neu: R6SW schwarz, R6SN beige, Q4PB topasblau (alle nicht für M roadster)

Bei Erweiterte Lederausstattung Klassik

Neu: R8SW schwarz, R8CP impalabraun (beide nicht für M roadster)



Technik: Fahrwerk und Motoren.



Der neue Z3 wurde nicht nur außen und innen, sondern auch ganz entscheidend unter dem Blech wertiger gemacht.

Entsprechend den BMW Vorstellungen zu einem klassischen Roadster hat dieser sportliche Fahrleistungen und ein originäres Fahrgefühl verbunden mit einem adäquaten Sound aufzuweisen. Und was läge da näher, um diesen Anforderungen gerecht zu werden, als den Antrieb und das Fahrwerk zu überarbeiten und zu verfeinern?

Aufgrund des geänderten Designs an der Heckpartie wurden alle Z3 roadster-Modelle auf die Spurweite des bisherigen Z3 roadster 2.8 angehoben. Damit wurden **die Vorteile der aktuellen Sechszylinderhinterachse auf alle Modelle übertragen**. Die Hinterachsschwinge ist damit auch bei der Basisvariante versteift. Der Nutzen: ein **verbesserter Grip** vor allem bei schneller Kurvenfahrt und damit eine höhere aktive Sicherheit.

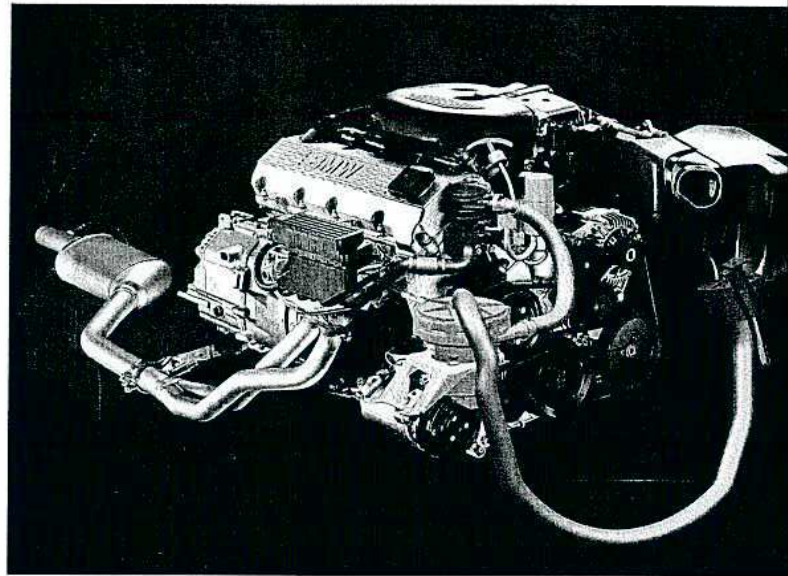
Neben dem serienmäßigen ASC+T gibt es jetzt **auf Wunsch das DSC III bei den Sechszylindermodellen (2.0 + 2.8 l; nicht M roadster!)**. Mit diesen Maßnahmen unterstreicht BMW die fahrdynamische Vorreiterrolle im gesamten Wettbewerbsfeld.

Der Z3 roadster 1.8 hat bereits 9/98 den neuen – vom E46/4 bekannten – 1,9-Liter-**Ausgleichswellenmotor** erhalten. Damit verbesserten sich nicht nur die Laufkultur und das Drehmoment, sondern auch die Beschleunigungswerte. Außerdem wurde der Motorsound wesentlich kräftiger als zuvor. Ein weiteres Plus sind die **Abgaseinstufung nach D4** und die **Ölwechselintervalle alle 25.000 km**.

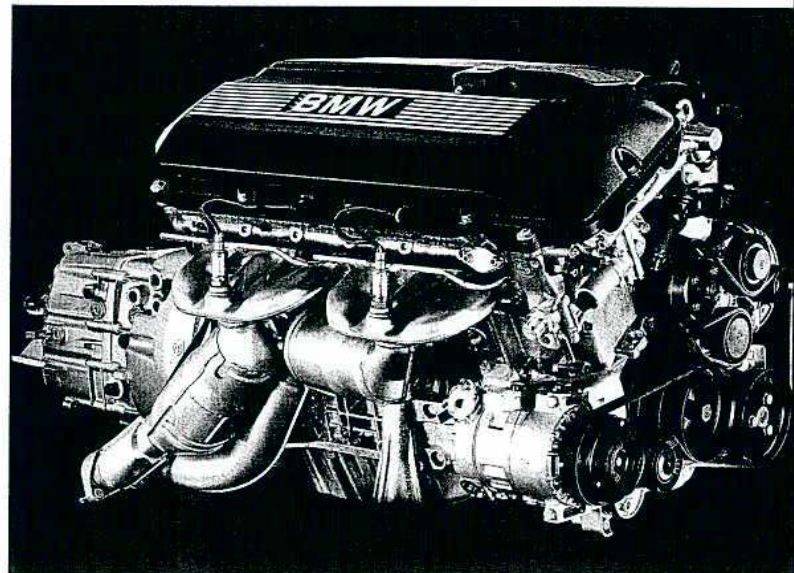
Neu im Programm ist der **Z3 roadster 2.0**. Dieses Modell erhält das 2-Liter-Sechszylindertriebwerk mit einer Leistung von 110 kW (150 PS). Er ersetzt den bisherigen Z3 roadster 1.9 mit 140 PS. Der neue 2.8 l ist seit 9/98 die Antriebsquelle des Z3 roadster 2.8 und leistet 142 kW (193 PS). Beide Motoren sind mit ihren speziellen Merkmalen wie neuer Vollalublock, Doppel-VANOS, elektromechanische Drosselklappensteuerung und Sekundärluft-einblasung ebenfalls aus dem E46/4 bekannt und detailliert im E46-Technikargumenter beschrieben. Damit gilt für alle Z3-Motorvarianten (außer M roadster) die Abgasnorm D 4 und **Ölwechselintervalle alle 25.000 km**.

Beide Sechszylinder haben leichtes Spiel mit dem geringen Gewicht des Z3 roadsters. Die Fahrleistungen erhöhten sich beim 2.0 l gegenüber dem alten 1.9 l, und auch das Drehmoment wurde verbessert. Trotz der sprichwörtlichen Sechszylinderlaufkultur wurde darüber hinaus das Motor- und Auspuffgeräusch soundoptimiert, so daß der Fahrer sehr genau wahrnimmt, daß er mit einem echten Roadster unterwegs ist.

Im Leistungsbereich bis 200 PS ist der Z3 der einzige Roadster mit Sechszylinderantrieb. Eine Alleinstellung, die es zu nutzen gilt!



1,9-Liter-Ausgleichswellenmotor



Reihensechszylinder

2,0-Liter-Sechszylinder 110 kW (150 PS)
2,8-Liter-Sechszylinder 142 kW (193 PS)

Neue und veränderte Serien-/Sonderausstattungen.

Neben den bereits beschriebenen serienmäßigen Aufwertungen wurde darüber hinaus die Verriegelung der Tankklappe in die Zentralverriegelungsfunktion mit aufgenommen.

SA 438 Edelholz Ahorn hell

Der Umfang dieser SA wird ergänzt durch den Handbremsgriff, die Seitenteile der Mittelkonsole entfallen. Die Farbeinstellung des Edelholzes ist wesentlich heller als beim aktuellen Modell und paßt so besser zum Charakter eines typischen Roadsters.

SA 343 Technische Interieuroberfläche mattchrom

Als Alternative zur SA-Edelholz wird im Innenraum eine neue technische Oberfläche mit einem anderen Charakter angeboten. In Mattchrom werden die folgenden Umfänge ausgeführt: Mittelkonsole, Schaltknäuf, Lenkradspange und die Zierleiste in der Tür. Die Oberfläche schimmert matt und fühlt sich hochwertig an. Die Anmutung ist äußerst modern und sportlich.

SA 346 Chrome Line Exterieur

Diese modisch und klassisch wirkende Sonderausstattung wird durch die Abdeckung der 3. Bremsleuchte in Chrom ergänzt.

Neue SAs LM-Räder

- SA 264:** BMW LM-Rad Sternspeiche Styling 55, 7Jx16 H2 IS 46 (Serie Z3 roadster 2.0)
- SA 287:** BMW LM-Rad Sternspeiche Styling 64, 7Jx16 H2 IS 46 (Serie Z3 roadster 2.8)
- SA 263:** BMW LM-Verbundrad Kreuzspeiche geschraubt Styling 42 mit Mischbereifung

Die beiden Räder Z Line 271 und Z Star 272 entfallen. Das Rad Z Star verchromt 275 dagegen bleibt weiter im Angebot.

SA 676 Hi-Fi

Dieses neue SA-Angebot erreicht annähernd die Klangqualitäten der bisherigen SA 674 bei deutlich günstigerem Preis.

Memo: **Die SA 674 Top Hi-Fi Harman Kardon** wird zur Zeit gründlich überarbeitet und voraussichtlich ab III. Quartal deutlich verbessert wieder im Angebot sein.

Die wichtigsten Modellpflegemaßnahmen auf einen Blick.

Außenausstattung

Serie	Außenausstattung	Z3 roadster	Bemerkungen
Serie	Hubraumkennzeichen am Fahrzeugheck	alle ohne M	Modelldifferenzierung
Serie	Chromblenden Auspuffrohre	2.8	Modelldifferenzierung
Serie	Verchromte Nierenstäbe	2.8	Modelldifferenzierung
Serie	Hochgesetzte Bremsleuchte weiß	2.8	Modelldifferenzierung
Serie	Blenden in Frontschürze in Wagenfarbe lackiert	2.8	Modelldifferenzierung
Serie	Chromringe um Scheinwerfer	alle	
Serie	Tankdeckel in Zentralverriegelung integriert	alle	
346	Chrome Line Exterieur	alle ohne M	Erweiterung um Abdeckung, hochgesetzte Bremsleuchte

Innenausstattung

Serie	Fahrer- u. Beifahrerairbag	alle	2stufiger Gasgenerator
Serie	Sportlenkrad 375 mm mit Airbag	alle ohne M	Neue Optik, Spange in Interieurfarbe bzw. in Schwarz (SA 438) oder Mattchrom bei (SA 343)
710/Se	M Lenkrad mit Airbag	alle	Unveränderte Optik, zweistufiger Gasgenerator
SA	Stoffpolsterung Flachgewebe in Karodessin	alle ohne M	Neues Polsterdesign
SA	Leder Klassik impalabraun und schwarz	alle ohne M	Neue zusätzliche Glattlederqualität ohne Punktstruktur
SA	Leder Oregon Point in neuer Farbe topasblau	alle ohne M	
Serie	Gefüttertes Verdeck	alle	Thermische und akustische Isolierung
Serie	T-Stück Instrumententafel mit Folie kaschiert	alle	Hochwertige Optik/Haptik
Serie	Ablagebox hinter Sitzen mit Folie kaschiert	alle	Hochwertige Optik/Haptik
Serie	Neues Mittelkonsolendesign mit Analoguhr	alle ohne M	Mittelkonsole serienmäßig in Interieurfarbe
Serie	Bälge Schalthebel und Handbremse in Leder und in Interieurfarbe	alle ohne M	
438	Edelholzausführung Ahorn hell	alle ohne M	Entfall seitliche Blenden Mittelkonsole, Erweiterung durch Griff Handbremse, neuer hellerer Farbton
343	Technische Interieuroberfläche mattchrom	alle ohne M	Mittelkonsole, Schalthebelgriff, Spange Lenkrad, Zierleiste Tür

Elektrik

676	Hi-Fi-System	alle	Neues SA-Angebot im Z3 roadster
-----	--------------	------	---------------------------------

Fahrwerk

Serie	Hinterachse mit breiter Spur und Versteifung	1.8, 2.0	
210	DSC III	2.0, 2.8	Neue Sonderausstattung
Serie	Bereifung 225/50R 16" auf Stahlfelgen	1.8	Neues Serienformat
263	Leichtmetallräder mit Mischbereifung Kreuzspeiche geschraubt Styling 42 Bereifung vorn 7 1/2 J x 17, 225/45R17 hinten 9 1/2 J x 17, 245/40R17	alle ohne M	Neues SA-Angebot
264	Leichtmetallräder Sternspeiche Styling 55, 7J x 16" Bereifung 225/50R16	alle ohne M	Neues SA-Angebot, Serie 2.0
287	Leichtmetallräder Sternspeiche Styling 64, 7J x 16" Bereifung 225/50R16	alle ohne M	Neues SA-Angebot, Serie 2.8

Die technischen Daten auf einen Blick.

		Z3 1.8 roadster	Z3 2.0 roadster	Z3 2.0 A* roadster	Z3 2.8 roadster	Z3 2.8 A* roadster
Motorbaureihe		M43 (EU3)	M52 (EU3/LEV)	M52 (EU3/LEV)	M52 (EU3/LEV)	M52 (EU3/LEV)
Getriebe		SG5	SG5	AE4	SG5	AE4
Fahrzeuginnenbreite/Höhe leer	mm	4050/1740/1288	4050/1740/1293	4050/1740/1293	4050/1740/1293	4050/1740/1293
Radstand/Wendekreis	mm/m	2446/10,0	2446/10,0	2446/10,0	2446/10,0	2446/10,0
Spurweite vorn/hinten	mm	1411/1492	1413/1494	1413/1494	1413/1494	1413/1494
Eff. Kopfraum vorn/hinten	mm	954/-	954/-	954/-	954/-	954/-
Kofferraumvolumen VDA	l	165	165	165	165	165
Tankinhalt ca.	l	51	51	51	51	51
Leergewicht (DIN/EU)	kg	1220/1295	1270/1345	1310/1385	1285/1360	1325/1400
Zul. Gesamtgewicht/Zuladung	kg	1490/270	1540/270	1580/270	1555/270	1595/270
Zul. Anhängelast gebr. (12%/8%)	kg	1200/1200	1200/1200	1200/1200	1200/1200	1200/1200
Zul. Anhängelast ungebr./Dachlast	kg	600/35	600/35	600/35	600/35	600/35
Bauart/Anzahl Zylinder/Ventile	-	Reihe/4/2	Reihe/6/4	Reihe/6/4	Reihe/6/4	Reihe/6/4
Kraftstoffaufbereitung	-	Motronic BMS46	Siemens MS 42.0	Siemens MS 42.0	Siemens MS 42.0	Siemens MS 42.0
Hubraum effektiv	cm³	1895	1991	1991	2793	2793
Hub/Bohrung	mm	83,5/85,0	66,0/80,0	66,0/80,0	84,0/84,0	84,0/84,0
Motorleistung/Drehzahl	kW/PS/min⁻¹	87/118/5500	110/150/5900	110/150/5900	142/193/5500	142/193/5500
Drehmoment/Drehzahl	Nm/min⁻¹	180/3900	190/3500	190/3500	280/3500	280/3500
Verdichtung/Kraftstoffart	-	9,7/ROZ 91-98	11,0/ROZ 91-98	11,0/ROZ 91-98	10,2/ROZ 91-98	10,2/ROZ 91-98
Getriebetyp-Bezeichnung	-	GETRAG B	GETRAG B	GM THM-R1 weit	ZF C	GM THM-R1 weit
Übersetzung 1./2./3. Gang	-	4,23/2,52/1,66	4,23/2,52/1,66	2,86/1,62/1,00	4,21/2,49/1,66	2,86/1,62/1,00
Übersetzung 4./5./6. Gang	-	1,22/1,00/-	1,22/1,00/-	0,72/-/-	1,24/1,00/-	0,72/-/-
Übersetzung R.-Gang	-	4,04	4,04	2,00	3,85	2,00
Achsübersetzung	-	3,38	3,45	4,44	3,15	4,10
Bremsen vorn/Durchmesser	-/mm	Scheibe/286	Scheibe bel./286	Scheibe bel./286	Scheibe bel./286	Scheibe bel./286
Bremsen hinten/Durchmesser	-/mm	Scheibe/272	Scheibe/272	Scheibe/272	Scheibe/272	Scheibe/272
Luftwiderstand cx/A/cx x A	-/m²/m²	0,42/1,83/0,769	0,42/1,83/0,769	0,42/1,83/0,769	0,42/1,83/0,769	0,42/1,83/0,769
Höchstgeschwindigkeit	km/h	196	210	206	225	223
Beschleunigung 0-100 km/h	s	10,4	8,9	9,9	6,9	7,2
1000 m, stehender Start	s	31,8	30,0	31,2	27,4	28,2
Elast. 80-120 km/h (4./5. Gang)	s	9,7/12,7	9,1/11,9	-/-	6,3/8,2	-/-
Leistungsgewicht (DIN-Leergewicht)	kg/kW	14,0	11,5	11,9	9,0	9,3
Literleistung	kW/l	45,9	55,2	55,2	50,8	50,8
Verbrauch EU städtisch	l/100 km	10,9	12,6	13,9	12,9	14,4
Verbrauch EU außerstädtisch	l/100 km	6,0	7,2	7,6	7,4	8,1
Verbrauch EU insgesamt/Reichweite	l/100 km/km	7,8/655	9,2/555	9,9/515	9,4/545	10,4/490
CO₂-Emission	g/km	187	220	237	225	249
Reifen vorn	-	225/50R16 92V	225/50R16 92V	225/50R16 92V	225/50 ZR 16	225/50 ZR 16
Reifen hinten	-	225/50R16 92V	225/50R16 92V	225/50R16 92V	225/50 ZR 16	225/50 ZR 16
Felgen vorn	-	7 J x 16 St	7 J x 16 LM	7 J x 16 LM	7 J x 16 LM	7 J x 16 LM
Felgen hinten	-	7 J x 16 St	7 J x 16 LM	7 J x 16 LM	7 J x 16 LM	7 J x 16 LM
Getriebeöl/Hinterachsgetriebeöl	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung	Dauerfüllung	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Batterie/Lage	Ah/-	70/Gepäckraum	70/Gepäckraum	70/Gepäckraum	70/Gepäckraum	70/Gepäckraum
Generator	A/W	90/1260	90/1260	90/1260	90/1260	90/1260

* mit Automaticgetriebe

Die Typklasseneinstufung des
Gesamtverbands der deutschen Versicherungs-
wirtschaft für alle Z3 roadster.

	1.8	2.0	2.8
KH	11	11	14
VK	17	17	21
TK	32	32	36



Der Wettbewerber Audi TT.



Auf dem Genfer Autosalon im März präsentierte **Audi** der Öffentlichkeit den bereits in der Presse vorgestellten **TT „Roadster“**, der voraussichtlich ab Juli 1999 beim Händler im Schauraum stehen wird. Wie eingangs schon erwähnt, handelt es sich bei diesem Modell mit dem bereits beschriebenen **Plattform-Allerlei um keinen Roadster nach klassischer Art**. Es ist ein abgeschnittener Audi TT, und so sieht er auch aus. Die Technik ist nichts Neues und entspricht exakt der des Coupés.

Die „**Silberkugel**“ (mot 19/98) wirkt offen nicht mehr so kugelig. Große Menschen werden – dank des abgeschnittenen Dachs – auch etwas besser sitzen und sehen können. Die seitlichen „Sehschlitze“ entfallen bei diesem Modell zumindest im offenen Zustand. Was jedoch bleibt, ist **die extrem hohe Gürtellinie**. Sie ist der Grund, daß man beim offenen Fahren wie versenkt sitzt und sich auch so fühlt.

Nichts ändern wird sich auch beim Fahren mit geschlossenem Verdeck. Nicht nur, daß man sich, wie beim Coupé, **sehr beengt fühlt** und **seitlich nicht sonderlich viel sieht**, was gerade beim Einordnen, Überholen usw. problematisch werden kann. Hinzu kommt, daß man auch beim **Ein- und Ausparken massive Sichtprobleme hat**.

Das **Design** des Audi TT Coupé ist sicherlich neu, avantgardistisch, im heutigen Verkehrsgewühl auffallend und auf den ersten Blick ein „Hingucker“.

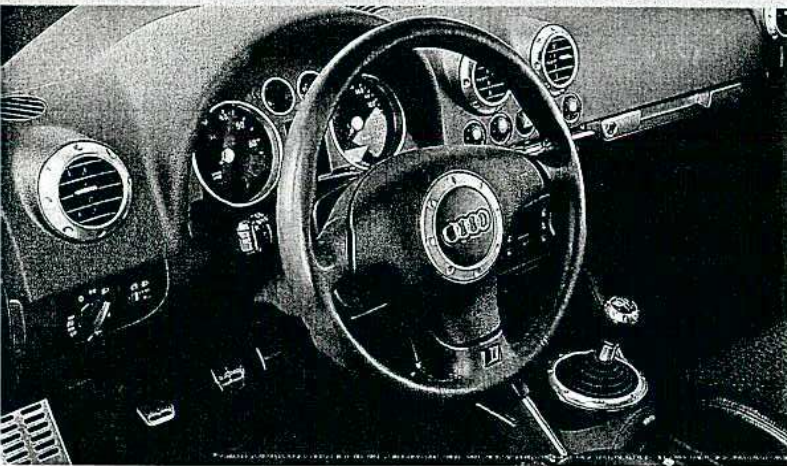
Zum **TT Roadster-Styling** schrieb **ams 5/99**: „... schufen die Designer mit der Roadster-Form einen in sich geschlossenen Korpus, der ohne **Räder auch als Raumschiff**, Botero-Skulptur oder Alessi-**Briefbeschwerer** vorstellbar wäre. Wäre das Heck statt der roten Rückleuchten mit hellen Scheinwerfern samt einem Kühlergrill dazwischen versehen, trüge der TT-Roadster dort sein zweites Gesicht. Der hintere Abschluß ist ebenso rund und glatt und grafisch wie die Frontpartie.“

Im praktischen Betrieb ist dieses Styling mit erheblichen Nachteilen behaftet. Neben den bereits erwähnten schlechten Sichtverhältnissen kommen bei schnellerer Fahrt noch eine deutliche **Seitenwindempfindlichkeit** und ein **starkes Verschmutzen der Heckpartie** inklusive der Heckscheibe hinzu. Den dringend benötigten Heckscheibenwischer dafür wird es beim „Roadster“ aber sicherlich nicht geben!

Über die ganze **Sichtproblematik** und das **beengte Raumgefühl** des Audi TT haben wir ja schon ausführlich im Wettbewerbsvergleich des Z3 coupé-Argumenters berichtet.

Nachzutragen wäre jedoch, daß man beim Aussteigen, wegen des sehr tief heruntergezogenen Dachs, den Kopf stark einziehen muß. Vergißt man es, so wird man ganz schnell, unsanft und schmerzlich daran erinnert.

Der Wettbewerber Audi TT.



Der Innenraum des TT ist klar gegliedert, und durch die Verwendung von Materialien wie Leder, Alcantara sowie relativ viel Alu wirkt er recht modern, stilistisch überzeugend und wertig. Die Sitze sind in der Form gut gestaltet und bieten bei Kurvenfahrt ausreichend Seitenhalt. Die Bedienung, Übersichtlichkeit und Platzierung der Instrumente sind in Ordnung.

Nicht in Ordnung dagegen ist, wegen der bereits erwähnten hohen Gürtellinie, die Höhe der Türbrüstung und die Anordnung der Armlehnen. Will man z. B. bei längeren Autofahrten den linken Arm etwas ausruhen, findet man keine vernünftige Position. Entweder ist sie viel zu hoch (Brüstungsleiste) oder zu niedrig (Armlehne). Ergonomie im Sinne von BMW ist das nicht.

Das sportliche Dreispeichenlenkrad und der Schalthebel liegen gut in der Hand, die **Schaltung** selbst ist aber, wegen des Frontantriebsprinzips, etwas **schwergängig**. Die von BMW Fahrzeugen gewohnte Präzision und Haptik ist hier nicht zu finden.

Nicht zu finden ist bei Audi ein gefüttertes Verdeck. Audi stellt innen alle Rohre, Spanten und Hebel des Verdeckgestänges offen zur Schau. Ein behagliches Interieur sowie eine akustische Isolierung wie beim Z3 roadster ist daher beim Audi, beim Fahren mit geschlossenem Verdeck, sicherlich nicht gegeben.

Obwohl die Leser von *ams* – bei der alljährlichen Leserwahl – den Audi TT vor dem Porsche 911 Carrera (!!), dem Mercedes CLK (Sportwagen??), dem BMW Z3 coupé und dem Ferrari 550 Maranello (!!) zum besten Sportwagen (**laut Walter Röhrl jedoch kein Sportwagen**) gewählt haben, täuscht diese Tatsache. Neben den bereits erwähnten Negativpunk-

ten hat der TT noch einige grundsätzliche und gravierende Mängel auch beim Fahren, wie wir bei einigen Tests selbst erlebt haben. Insgesamt wird der Audi TT in der Fachpresse positiv beurteilt. Dies war sicherlich entscheidend für den Sieg bei dieser Wahl, denn das Votum konnte nur aufgrund einer guten Bild- und Berichterstattung aus den Medien erfolgen. Im täglichen Verkehr auf den Straßen stößt man ja auf den Neuen noch sehr selten.

Das größte Manko des Audi TT ist und bleibt seine **fehlende Sechszylindermotorisierung**. Nicht nur, daß er dadurch ein klares Defizit im Image hat, stört der Vierzylinder auch im täglichen Gebrauch vor allem mit seinem nervenden Motorgeräusch seines Triebwerks.

Im *ams*-Vergleichstest Audi TT 1.8 T, Z3 2.8 coupé, Alfa Romeo GTV V6 24V L, in Heft 23/98 ist zu lesen: „... Den richtigen Sechszylinderton gibt hier das Z3 coupé an. In dieser Disziplin kann der Audi-Vierzylinder schon bauartbedingt nicht mithalten. Doch dem 180-PS-Turbo mit nur 1,8 Liter Hubraum fehlt es nicht nur an Stimme, sondern auch an Kraft. Im unteren Drehzahlbereich wirkt er wie zugeschnürt, und erst wenn das Turboloch durchschritten ist, bläst der Motor volles Rohr zum Angriff auf die Konkurrenz – ohne freilich der Dynamik von Alfa und BMW ernsthaft Paroli bieten zu können.“ Weiter heißt es: „Im Antriebskapitel läßt der Audi Federn, weil er im **Durchschnitt 0,7 Liter mehr verbraucht als der BMW** und eine knochige, schwergängige Schaltung hat.“

Zu dem **unkultivierten Motorlauf** der – speziell bei höheren Drehzahlen – nervt, addieren sich noch recht **laute Windgeräusche**, so daß man eigentlich nicht so recht weiß, was einem auf die Dauer mehr auf die Nerven geht, das Fahr- oder das Windgeräusch oder beides zusammen. Bedenkt man ferner, daß ein Cabrio in der Regel bei geschlossenem Verdeck noch etwas lauter ist als ein Coupé, so wird das Fahren in diesem Zustand nicht gerade komfortabel sein. Hier fehlt schlicht und einfach die Lauf- und Fahrkultur sowie der Feinschliff eines BMW Sechszylinders.

Außerdem werden beim Fahren die von einem Fronttriebler bekannten, typischen Nachteile recht deutlich spürbar. Im einzelnen sind das:

- Antriebseinflüsse in der Lenkung – also eine gewisse Nervosität
- die Entlastung der Antriebsräder bei Bergauffahrten durch die dynamische Achslastverteilung, also insgesamt Traktions- und Lenkungsprobleme.

mot 25/1998 stellt im Test über das Audi TT Coupé 1.8 T noch einen gravierenden Mangel beim Fahren bei **Nässe fest**. „Während sich der komfortabel ausgelegte TT auf trockener Fahrbahn dank der gegenüber dem A3 modifizierten Verbundlenkerachse und der direkten Lenkung wie ein Go-Kart bewegen läßt, **reagiert der Sportler auf Nässe unwirsch**. Dann legt der TT sein neutrales Eigenlenkverhalten ab und **bricht bei Lastwechsel mit dem Heck aus**. Der Grund ist in einem geometrischen Problem zu suchen. Der Radstand verringerte sich im Vergleich zur Basis, dem A3, um 9,1 Zentimeter, außerdem liegen **nur 38 Prozent des Leergewichts auf der Hinterachse**, und der Schwerpunkt ist beim TT tiefer. Resultat: Bei den veränderten Reibwerten **dreht sich der TT schneller weg – da helfen weder ASR noch EDS** oder die breite Spur.“ **Weiter schreibt mot:** „Der 180 PS macht Laune, aber die 4.200 Mark für den Quattro sollte man nicht scheuen.“

Aber auch die Quattroversion ist nicht fehlerfrei. Dazu **ams 23/98**: „**Der Audi, in der Quattroversion wegen der Gefahr eines Heckschwenks im Grenzbereich kritisiert...**“

Interessant auch das Statement in *sport auto 3/99* von **Walter Röhrl**, der auf Audi Quattro **Rallye-Weltmeister** war.

„Der **TT Quattro** ist ein wintertaugliches Coupé mit sehr guter Traktion – aber **kein Sportwagen**.“

All diese Negativeinflüsse werden natürlich beim TT „Roadster“ auch vorhanden sein, denn er unterscheidet sich diesbezüglich in der Technik ja nicht vom Coupé.

Also insgesamt keine besonders guten Voraussetzungen für sportliches Fahrvergnügen, zumal gewisse **Lastwechselreaktionen** auch noch dazukommen. Audi kaschiert die Antriebs- und Fahrwerksprobleme mit einer **Allradvariante** – die allerdings an den 225 PS starken **Turbomotor** gebunden ist. Diese Lösung ist nicht nur teurer, sondern kostet darüber hinaus noch ein reichliches **Mehr an Sprit**. Und so ist es nicht verwunderlich, daß der Testverbrauch in der *Autozeitung 19/98* mit **13,4 Liter Super Plus (!)** ermittelt wurde.

Weiter sind **Querfugen** bei langsamer Fahrt **deutlich zu spüren**, was erheblich zu Lasten des Gesamtkomforts geht. Ein zusätzlicher Negativpunkt, der recht gefährliche Situationen heraufbeschwören kann, ist die bereits angesprochene Seitenwindempfindlichkeit bei starkem Wind – vor allem beim Überholen von Lkw.

Insgesamt merkt man dem **Audi TT die Abstammung vom Golf** an. Dies wird beim neuen TT „Roadster“ nicht anders sein.

Technische Daten und Fahrleistungen

Fahrzeugtyp	Audi TT Roadster	Audi TT Quattro Roadster
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm³	1781
Leistung	kW (PS) bei 1/min	132 (180) 5500
Max. Drehmoment	Nm bei 1/min	235 1950
Länge x Breite x Höhe	mm	4041 x 1764 x 1348
Radstand	mm	2422
Kofferraumvol. nach VDA	l	220
Leergewicht	kg	1310
Beschleunigung*		
0–100 km/h	s	7,7
Höchstgeschw.*	km/h	223
ECE-Verbrauch	l/100 km	Super Plus
Stadt		11,1
über Land		6,5
Gesamt		8,2
Preis	DM	ca. 58.000,-

* Werksangaben

Die **technischen Daten** und **Fahrleistungen** entsprechen weitgehend denen des Coupés. Weitere Details zum Audi TT sind im Wettbewerbsteil des Z3 coupé-Argumenters (8/98) auf Seite 37 dargestellt.

Eines ist noch wichtig zu wissen: Die Presse konnte zwar die 225-PS-Variante fahren, Kunden warten aber vergeblich auf dieses Fahrzeug und sind darüber sehr verärgert. Weil Audi traditionell Probleme mit Hochleistungsmotoren hat (siehe „S4“), wurde der Produktionsanlauf mehrmals verschoben. Die Auslieferung beginnt nach unseren Informationen im Sommer '99. Die Wartelisten für die 225-PS-Variante sind sehr lange, d. h. daß Kunden bereits abspringen. Chancen, die es für das Z3 coupé zu nutzen gilt.

Der Wettbewerber Honda S2000.



Ein weiterer Wettbewerber in diesem Segment wird der im Herbst auf den Markt kommende **Honda S2000** sein. Er basiert auf der 1995 vorgestellten Studie SSM auf der Tokioter Motorschau. Honda spricht von einem „Roadster der Superlative“. Das muß Honda jedoch erst noch beweisen, denn diesem Roadster **fehlt** ein wesentliches Merkmal für diesen Anspruch, **der Sechszylindermotor**.

Angetrieben wird dieser Zweisitzer nur von einem 2 Liter, 176 kW/240 PS starken Vierzylindermotor mit variabler Ventiltechnik (VTEC). Das heißt, das Leichtmetalltriebwerk weist als Sauger eine Literleistung von 120 PS pro Liter auf. Eine solche Performance kann bei 2 Liter Hubraum nur über eine **entsprechende Drehzahl zu Lasten eines guten Drehmoments** realisiert werden. Im praktischen Fahrbetrieb wird das Schalten, Schalten und nochmals Schalten bedeuten. Eine nicht gerade opportune Fahrweise im heutigen Verkehrsgewühl auf unseren Straßen.

Der Vierzylinder ist hinter der Vorderachse platziert, so daß Honda von einem idealen Gewichtsverhältnis von 50 : 50 spricht. Ein manuelles Sechsganggetriebe überträgt die Motorkraft auf die Hinterräder. Eine hochfeste Karosserie und ein aufwendig konstruiertes Fahrwerk sorgen für ein Maximum an aktiver und passiver Sicherheit sowie ein exzellentes Fahrverhalten, so die offizielle Presseinformation.

Wenn uns nähere Informationen vorliegen, werden wir zu gegebener Zeit berichten.

Der Honda S2000 auf einen Blick:

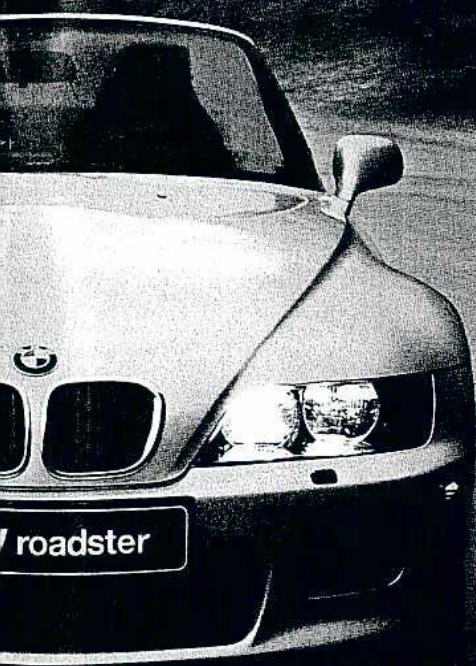
Karosserie:	Hochfeste Stahlstruktur, offene Bauweise mit elektrischem Soft Top, Motorhaube und Kofferraumdeckel aus Alu.
Maße (mm):	Länge 4115, Breite 1750, Höhe 1285, Radstand 2400.
Motor:	Neuentwickelter 2,0-Liter-Vierzylinder-Vollalu-Reihenmotor mit zwei obenliegenden Nockenwellen (DOHC) und variabler Ventilsteuerung (VTEC), längs eingebaut hinter der Vorderachse, erfüllt Euronorm 2000.
Markteinführung:	Frühjahr 1999 in Japan, Herbst in Europa.

The true roadster

Der Z3 roadster:

- hat nicht nur beim Exterieur (Powerheck) deutlich hinzugewonnen, sondern auch im Interieur (klare und hochwertige Innenausstattung) und bei der Technik (Sechszylinder, DSC III)
- ist der einzig klassische und wahre Roadster in diesem Segment und bietet als einziger in dieser Kombination alle typischen Roadstermerkmale
- ist im Leistungsbereich bis 200 PS der einzige Sechszylinder
- bietet nun, neben einem Vierzylinder als Kernmotorisierung, drei Sechszylindermodelle (2.0 I, 2.8 I und 3.2 I M roadster) und eine Leistungsvielfalt von 118 PS (Vierzylinder) bzw. 150 PS bis 321 PS bei den Sechszylindern
- hat durch die Sechszylinderdominanz einen deutlichen Imageschub erhalten
- hat mit dem M roadster eine absolute Alleinstellung an der Spitze
- unterstreicht bei der Fahrdynamik mit ASC+T und auf Wunsch auch mit DSC die Vorreiterrolle im gesamten Wettbewerbsfeld
- bietet sportliche Fahrfreude auf höchstem Niveau – den puren Fahrspaß – und ist das ideale Produkt, um die Lebensfreude und die unverwechselbare Persönlichkeit seines Fahrers zu transportieren
- bietet im Wettbewerbsumfeld ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis





Fazit

Rechtzeitig zum Frühjahr kommt die Z3 roadster MÜ auf den Markt. Durch eine Vielzahl von Maßnahmen hat der Z3 roadster deutlich an Produktsubstanz hinzugewonnen. Mit ihr wird die Erfolgsstory des Z3 fortgeschrieben werden.

Souveräne Motorisierung mit einer adäquaten Leistung und einzigartiger Laufkultur durch die **Sechszylindertriebwerke**, ein klassisches, exklusives, **sofort ins Auge stechendes Erscheinungsbild, Fahrspaß und Fahrfreude**, wie sie nur ein BMW vermitteln kann – all dies dokumentiert in vorbildlicher Weise sehr augenscheinlich, was BMW unter der Überarbeitung eines schon hervorragenden Roadster-Konzepts versteht. Daran werden auch die Aktivitäten und die neuen Modelle des Wettbewerbs nichts ändern können.

Der Z3 bleibt auch in Zukunft Faszination par excellence.

Für weitere Argumente und Informationen empfehlen wir auch unseren ausführlichen Produktargumenter zum Z3 roadster (12/95), die speziellen Argumenter zum Z3 roadster 2.8 und M roadster (beide 10/96) sowie den Argumenter zum Z3 coupé 2.8 (8/98) mit den entsprechenden Wettbewerbsvergleichen.

Auto-Reichold GmbH
Herr Aryff Präkelt
Hamburger Str. 65

61118 Bad Vilbel