

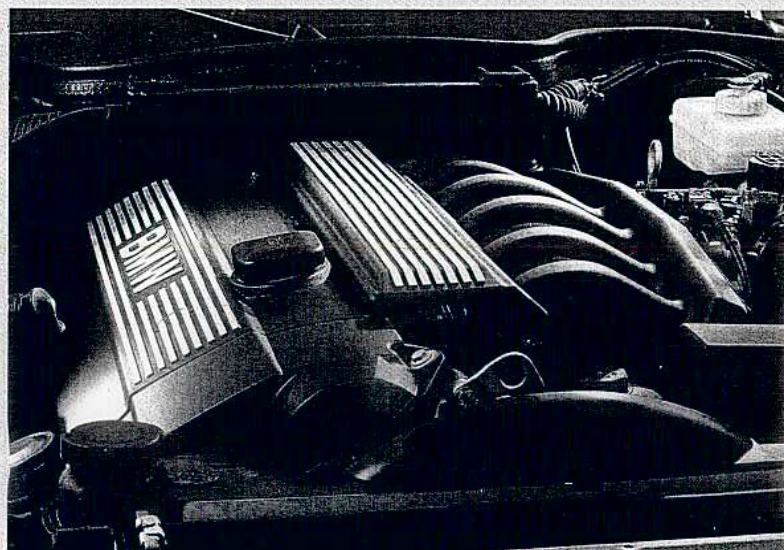
BMW Neue Automobile

Produktargumentation

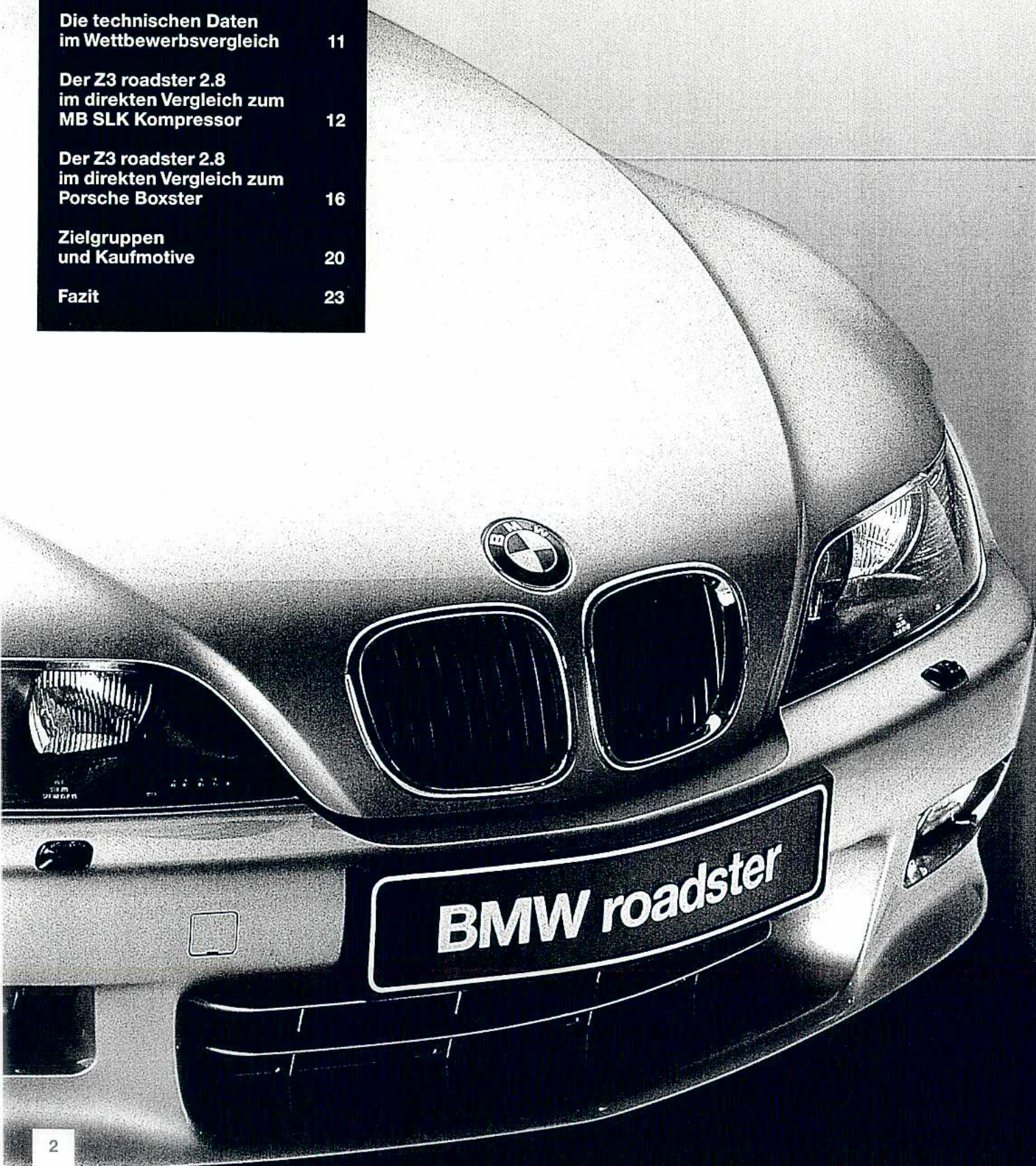


Z3 roadster

Der neue Maßstab
unter den sportlichen
Roadstern.



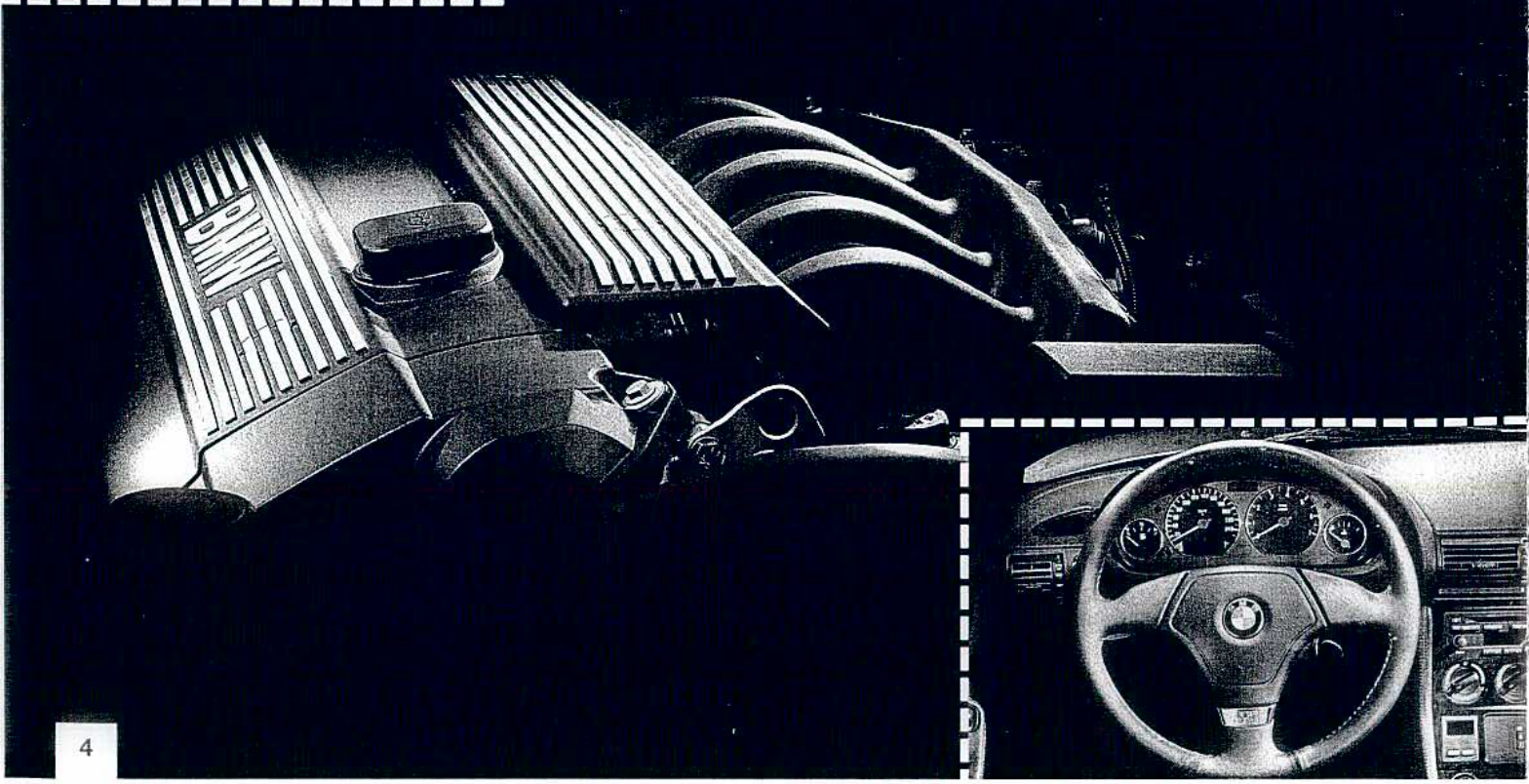
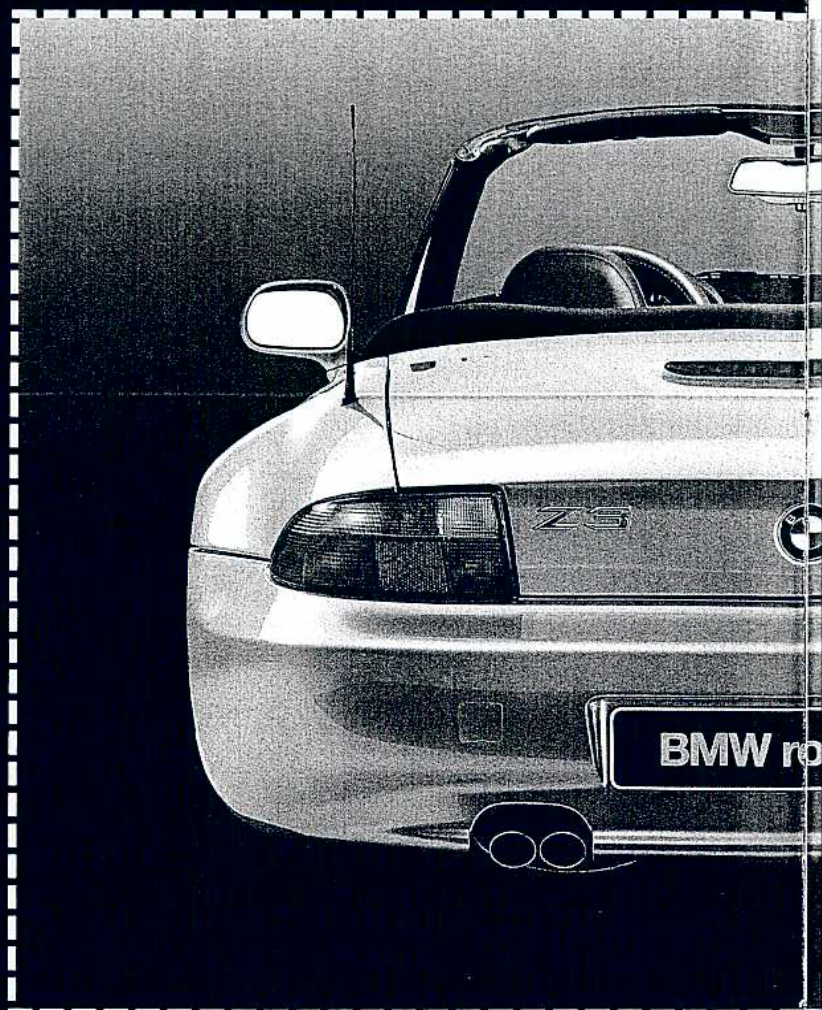
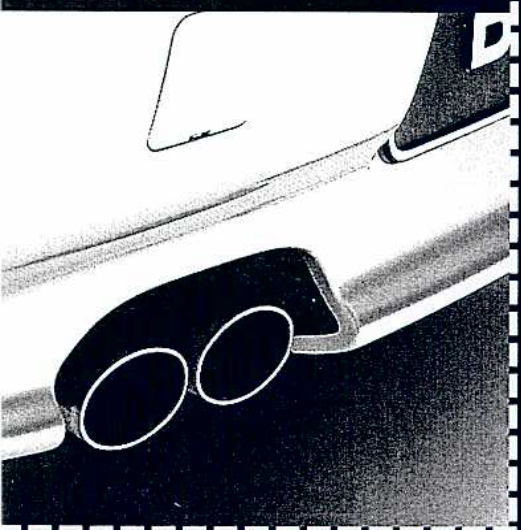
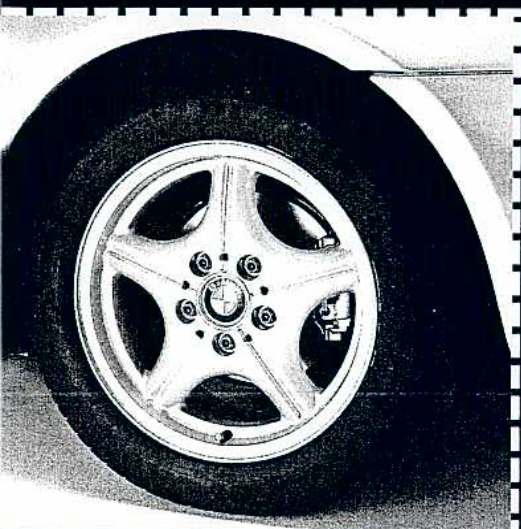
Einleitung	3
Die wichtigsten Merkmale des Z3 roadster 2.8 auf einen Blick	4
Modelldifferenzierung/ Serienausstattung	6
Lackierungen/Polsterungen Sonderausstattungen	7
Sonderausstattungen Technische Daten	8
Der Z3 roadster 2.8 und seine Wettbewerber	9
Die technischen Daten im Wettbewerbsvergleich	11
Der Z3 roadster 2.8 im direkten Vergleich zum MB SLK Kompressor	12
Der Z3 roadster 2.8 im direkten Vergleich zum Porsche Boxster	16
Zielgruppen und Kaufmotive	20
Fazit	23

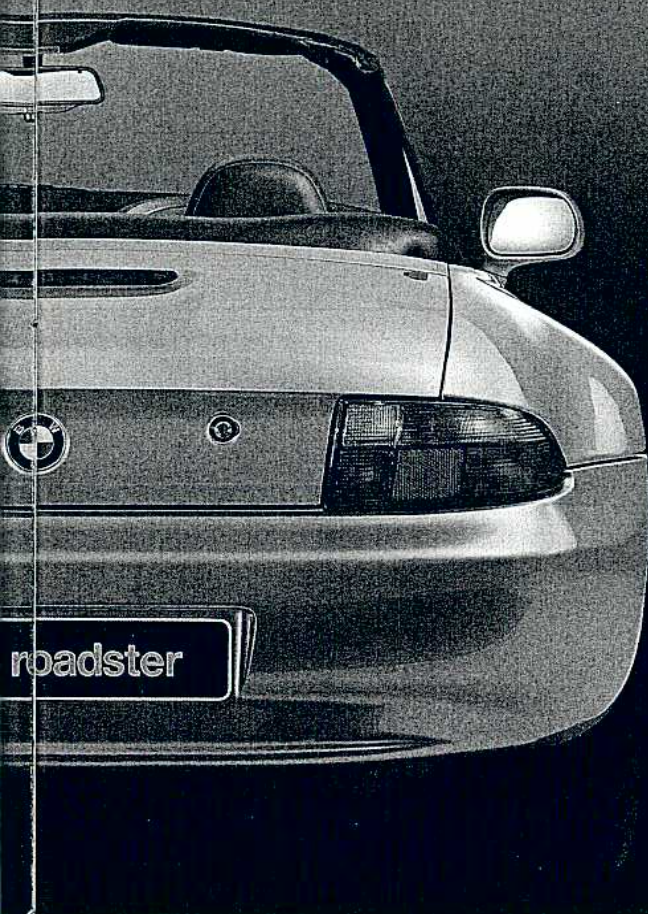


Für den Erfolg des BMW Z3 gibt es nur einen passenden Ausdruck: überwältigend. Nicht nur die Verkaufszahlen, sondern auch die Presseberichte der letzten Monate und das Publikumsecho auf den internationalen Automobilsalons des letzten Jahres haben bewiesen, daß der „James Bond-Roadster“ vom Markt geradezu enthusiastisch angenommen wird.

Mit dem Z3 roadster 2.8 bringt BMW jetzt die konsequente Erweiterung des Angebots. Mit seinem kraftvollen und sportlichen Reihensechszylinder rundet er die Baureihe nach oben ab und spricht neue Kundengruppen an, die besonderen Wert auf gesteigerte Leistung und Laufkultur legen. Damit übernimmt er die Funktion eines exklusiven, „ausgereiften“ Spitzenmodells im Roadster-Segment. Zugleich wird sein Prestige auch auf die Vierzylinder-Versionen des Z3 abstrahlen, so daß die gesamte Baureihe einen starken verkaufsfördernden Impuls erhält.

Die wichtigsten Merkmale des Z3 roadster 2.8 auf einen Blick.





Überlegene Motorisierung.

Der 192 PS starke, bullige und doch seidenweich laufende 2,8-Liter-Sechszylinder treibt den Z3 leichtfüßig nach vorn und garantiert exzellente Beschleunigungswerte: 100 km/h werden in nur 7,1 Sekunden erreicht, die Spitze liegt bei 218 km/h. Das hohe Drehmoment von 275 Nm sorgt dabei auch im unteren Drehzahlbereich für souveränen Durchzug.

ASC+T plus Hinterachsgetriebesperre, zur sicheren Kontrolle des hohen Vortriebs und der Fahrstabilität. Mit dieser einzigartigen Kombination ist die Balance zwischen Fahrstabilität und Vortriebsregelung gezielt auf hohes Beschleunigungsvermögen ausgelegt. Die Hinterachsgetriebesperre ohne Grundsperrmoment gewährleistet zudem

bei Lastwechseln im Grenzbereich eine sichere Fahrstabilität. Für Fahrspaß pur ist das ASC+T auch abschaltbar, die Hinterachsgetriebesperre bleibt dabei aber in Funktion.

Größere Bremssättel

an Vorder- und Hinterachse bewirken ein optimales Ansprech- und Bremsverhalten bei sehr kurzem Bremsweg. Außerdem sind die Scheibenbremsen vorne innenbelüftet.

Unverwechselbares Außendesign.

Durch Verbreiterung der Hinterachse, der hinteren Seitenwände und geänderte Frontschürze unterscheidet sich das Topmodell eindeutig von den Vierzylinder-Versionen: Das Fahrzeug wirkt größer, kraftvoller und sportlicher. **Serienmäßige Nebelscheinwerfer, zwei Auspuffendrohre** sowie **16-Zoll-Leichtmetallräder im Design „Z star“** gehören zur serienmäßigen Ausstattung.

Serienmäßige Lederausstattung plus Chrome-Line im Interieur,

so daß auch im Innenraum die Exklusivität des Spitzenmodells sichtbar und spürbar ist. Durch zwei kontrastierende Farben lassen sich dabei ganz neue, aufregend sportliche Akzente setzen.

Exklusive Sonderausstattungen:

Passend zur höheren Positionierung des Z3 roadster 2.8 sind zum Serienanlauf ein erweiterter Lederumfang sowie ab Mitte 1997 ein elektrohydraulisches Verdeck erhältlich.

Modelldifferenzierung/ Serienausstattung.

**Z3 roadster 2.8
über
Z3 roadster 1.9**

Motor

- 2,8-l-Reihen-6-Zyl.-Motor (M52) mit 4-Ventiltechnik
- einflutige Auspuffanlage
- 2 Endrohre oval, 48 mm x 55 mm

Getriebe/Fahrwerk

- 5-Gang-Schaltgetriebe (Direktgangauslegung) mit verkürztem Schaltweg
- verstärktes Hinterachsgetriebe (HAG 188)
- Leichtmetallräder 7 x 16, Styling „Z star“, Einpreßtiefe 46 mm, Bereifung 225/50 R16
- Differentialsperre 25 % ohne Grundsperrmoment, speziell abgestimmt auf ASC+T
- Automatische Stabilitäts Control + Traktion (ASC+T)
- Spurweite vorne verbreitert um 2 mm auf 1413 mm
- Hinterachse mit um 67 mm verbreiteter Spurweite auf 1494 mm
- Stabilisator vorn 24 mm
- Stabilisator hinten 15 mm
- Faustsattel-Scheibenbremsen vorn, innenbelüftet, Durchmesser 286 mm, 22 mm dick
- Faustsattel-Scheibenbremsen hinten, Durchmesser 272 mm, 10 mm dick

Außen

- Frontschürze mit vergrößertem Kühlerlufteinlaß für Motorkühlung
- Seitenwände hinten um jeweils 43 mm nach außen verbreitert
- Heckschürze an die verbreiterten Seitenwände angepaßt
- Seitenschweller an verbreiterte Seitenwände hinten angepaßt

Innen

- Lederpolsterung Leder Oregon incl. Fußmatten mit Punktstruktur und Beifahrersitzhöhenverstellung
- Sitzbezug: Mittelbahn Leder Oregon Punktstruktur, Seitenbahnen Leder Oregon glatt
- Lehnenrückwand in Leder Oregon glatt
- Kopfstützen feststehend in Rückenlehne integriert in Leder Oregon glatt
- Schalter für Sitzheizung vorn in Mittelkonsole, dadurch Entfall Ablagemöglichkeit in Mittelkonsole vorn
- Chrome-Line

Elektrik

- Standlicht vorn in Stoßfänger unterhalb der Leuchteneinheit anstelle US-Seitenmarkierungsleuchte integriert
- Nebelscheinwerfer in Freiformtechnik
- Fensterheber elektrisch incl. Tippfunktion und Komfortschließung
- Drehzahlmesser mit angepaßtem roten Bereich

Lackierungen/Polsterungen. Sonderausstattungen.

Schl.-Nr.	Z3 roadster 2.8	
	Uni-Lackierung:	
668	- schwarz II	
314	- hellrot	
307	- dunkelgrün II	
300	- alpinweiß III	
326	- türkisgrün	
	Metallic-Lackierung:	
309	- arktissilber	
303	- cosmosschwarz	
297	- montrealblau	
306	- atlantablau	
275	- bostongrün	
	Sonderausstattungen	
	Erweiterte Lederausstattung Oregon	
	„Nur mit Beifahrerairbag“	
	Folgende Umfänge sind in Leder und in Polsterfarbe (bei beigeem Interieur generell beige erweiterte Umfänge) ausgeführt:	
	- Lenkradkranz	
	- Handbrems-/Schalthebelbalg	
	- seitliche Spangen an Mittelkonsole	
	- Türzuziehgriff (beige bzw. schwarz)	
	- Türbrüstung	
	- Einsätze Instrumententafel auf Fahrer-/Beifahrerseite	
	Restlicher Umfang wie Polsterung Leder Oregon	
	Erweiterte Lederumfänge	Interieur
Q4SW	- schwarz	} schwarz
Q4CA	- moosgrün	
Q4VI	- violett	
Q4TD	- taninrot	
Q4SN	- beige	
	Erweiterte Lederumfänge bei beigeem Interieur immer in beige	
Q5SW	- schwarz	} beige
Q5CA	- moosgrün	
Q5VI	- violett	
Q5SN	- beige	
205	Automatic-Getriebe	
	- incl. Shift-/Interlock	
243	Beifahrerairbag*	
704	M Sportfahrwerk mit Fahrzeugtieferlegung	

* In Deutschland Serie

Schl.-Nr.	Z3 roadster 2.8
299	LM-Räder Rundspeichenstyling Nur mit M Sportfahrwerk – 7,5 J x17, 225/45 R17 vorn – 8,5 J x17, 245/40 R17 hinten
302	Alarmanlage mit Fernbedienung – Absicherung von Front-/Heckklappe sowie beide Türen und Radio – Neigungsalarmgeber – Notstromsirene
305	Fernbedienung für Zentralverriegelung
314	Außenspiegel, Frontscheibenwaschdüsen beheizt
354	Grünkeil-Frontscheibe
388	Verdeck schwarz
394	Verdeck dunkelbeige
395	Überrollbügel
398	Elektrohydraulisches Verdeck Betätigung Verdeckhebel manuell
428	Warndreieck und Verbandskasten
438	Edelholzausführung
441	Raucherpaket (Serie Nichtraucher)
481	Sportsitze elektr. verstellbar Nur mit SA Sitzheizung „494“
494	Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer
502	Scheinwerferwaschanlage (Hochdruckanlage für Reinigung der Hauptscheinwerfer)
530	Klimaanlage (ohne Mikrofilter)
540	Geschwindigkeitsregelung

Sonderausstattungen.

Technische Daten.

Schl.-Nr.	Sonderausstattungen Z3 roadster 2.8
550	Bordcomputer Anzeige von: – Uhrzeit (ohne Datumsangabe) – Außentemperatur – voraussichtliche Reichweite – Durchschnittsverbrauch/-geschwindigkeit
577	Mietwagenvorbereitung
658	BMW Business CD RDS
668	BMW Reverse RDS
669	BMW Business RDS
672	CD-Wechsler 6 CD Changer – nur mit BMW Business RDS „669“
674	HiFi-Lautsprechersystem Harman Kardon
690	Cassettenhalterung
694	CD-Wechsler Vorbereitung
710	M Sportlenkrad III mit Airbag

Technische Daten Z3 roadster 2.8		
Motor		
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		R 6/4
Hubraum	cm³	2793
Leistung bei Drehzahl	kW/PS 1/min	141/192 5300
Drehmoment bei Drehzahl	Nm 1/min	275 3950
Literleistung	kW/l	50,5
Fahrleistung/Verbrauch		
Höchstgeschwindigkeit	km/h	218 (216)
Beschleunigung 0–100 km/h	s	7,1 (7,4)
1000 m, stehender Start	s	27,5 (28,3)
Elast. 80–120 km/h, 4./5. Gang	s	6,5/8,9 (–/–)
Verdichtung/Kraftstoffart ROZ		10,2/91–98
Tankinhalt ca.	l	51
Reichweite	km	525 (480)
Verbrauch EU innerorts	l/100 km	13,9 (14,9)
außerorts	l/100 km	7,3 (8,1)
gesamt	l/100 km	9,7 (10,6)
Maße und Gewichte		
Länge	mm	4025
Breite	mm	1740
Höhe	mm	1293
Radstand	mm	2446
Spurweite vorn	mm	1413
Spurweite hinten	mm	1494
Wendekreisdurchmesser	m	10,0
Kofferraumvolumen (VDA)	l	165
Leergewicht DIN/EU	kg	1240/1315 (1280/1355)
Zul. Gesamtgewicht/Zuladung	kg	1490/250 (1530/250)
Zul. Vorder-/Hinterachslast	kg	790/795
Zul. Anhängelast gebremst bei 12%/8% Steigung	kg	1200/1200

() Automatikwerte

Der Z3 roadster 2.8 und seine Wettbewerber.

Nachdem der Kunde noch 1993 kaum eine Wahl beim Kauf eines Roadsters hatte, wird ihm in diesem Jahr eine Vielzahl von Modellen angeboten. Dabei sind zum ersten Mal Roadster der deutschen Hersteller BMW, Mercedes und Porsche gleichzeitig am Markt vertreten.

Die einmalige Kombination aus echtem Roadster-Design, 6 Zyl. Motorisierung und überlegener Produktsubstanz ist die Basis für den Erfolg. Der Z3 wird 1997 die Marktführerschaft erreichen. Basis ist die breite Palette vom 1,8-Liter-Vierzylinder bis zum M roadster, die sowohl in der Produktsubstanz als auch im Design klar nachvollziehbar ist. BMW ist damit in der einzigartigen Lage, sämtliche Teilsegmente des Roadster-Markts abdecken zu können.

Mit überlegener Produktsubstanz, echtem Roadster-Design und insgesamt vier Varianten bietet BMW die breiteste Modellauswahl im Roadster-Segment.

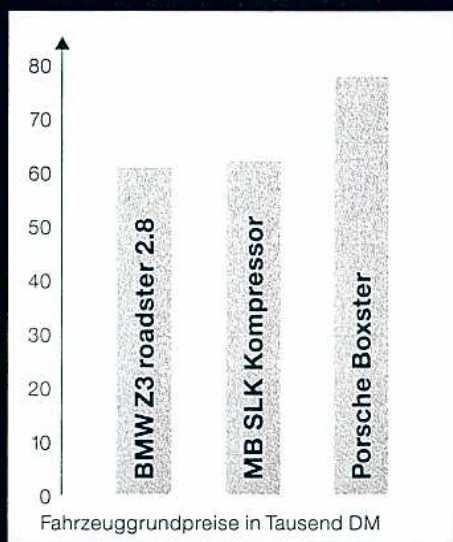
Wer sportliches Feeling
sucht, ist bei BMW
weit besser aufgehoben
als bei Mercedes.

Hauptwettbewerber des Z3 roadster 2.8 ist naturgemäß der Mercedes SLK Kompressor. Von ihm setzt sich der BMW aber durch seine moderne, gelungene Interpretation des klassischen Roadster-Konzepts ab. Der SLK ist vom Konzept her eher ein ganzjahres-taugliches Coupé bzw. Cabrio, während der Z3 ohne Kompromisse bei Design, Fahr-freude und Nutzungsmöglichkeiten das unverfälschte Roadster-Erlebnis bietet. Und selbst wenn sich darüber streiten läßt – was die Sportwagen-Substanz betrifft, hat der Z3 objektiv mehr zu bieten. Bei ähn-licher Preisposition wie der SLK besticht er durch kraftvolle und sportliche Sechs-zyylinder-Laufkultur, bessere Leistungsentfal-tung und einen deutlich satteren Sound.

Der Z3 hat gegenüber
dem SLK das größere
ständig verfügbare
Gepäckraumvolumen.

Und der Kofferraum? Ein klarer Fall: Im Ver-gleich zum SLK hat der Z3 das größere Gepäckabteil. Was Mercedes dem entge-genzusetzen hat, brachte bisher noch jeden Tester ins Grübeln: Bei geschlossenem Dach bietet der SLK zwar ein imposantes Ladevolumen – allerdings ist er dann kein Roadster mehr. Nimmt das geöffnete Dach dagegen seinen Platz im Fahrzeugheck ein, bleibt nur ein winziges, zerklüftetes Fach übrig. Nichts Halbes und nichts Ganzes also, während der Kofferraum des Z3 immer gleich gut nutzbar ist.

Preisvergleichsgrafik



Keine Frage: Mit seiner gelungenen Konzeptharmonie, seinem roadstertypi-schen Design und Konzept, dem viel-gelobten Sechszylindermotor und dem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis ist der Z3 roadster 2.8 die beste Wahl im Wettbewerbsumfeld.

Unter Berücksichtigung des
jeweiligen Serienumfangs
hat der Z3 roadster 2.8 ein
besonders günstiges Preis-
Leistungs-Verhältnis.

Die technischen Daten im Wettbewerbsvergleich.

		BMW Z3 roadster 2.8	MB SLK 230 Kompressor	Alfa Spider 3.0 V6	Porsche Boxster 2.5
Motor					
Bauart/Ventile		R6/4V	R4/4V	V6/2V	Box. 6/4V
Hubraum	cm³	2793	2295	2959	2480
Antrieb		Heck	Heck	Front	Heck v. d. HA
Leistung bei Drehzahl	kW/PS 1/min	141/192 5300	142/193 5300	141/192 5600	150/204 6000
max. Drehmoment bei Drehzahl	Nm bei 1/min	275 3950	280 2500	260 4400	245 4500
Fahrleistung/Verbrauch					
Beschleunigung 0-100 km/h	s	7,1	7,4	7,3	7,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	218	231	225	240
Verbrauch EU innerorts	l/100 km	13,9	13,3	k. A.	14,3
Verbrauch EU außerorts	l/100 km	7,3	7,0	k. A.	7,1
Verbrauch EU insges./Reichweite	l/100 km/km	9,7/525	9,3/569	k. A.	9,7/492
Testverbrauch ams	l/100 km	k. A.	10,7	13,5	11,8*
Maße und Gewichte					
Länge	mm	4025	3995	4285	4315
Breite	mm	1740	1715	1780	1780
Höhe	mm	1293	1289	1315	1290
Radstand	mm	2446	2400	2540	2415
Schulterraum vorn	mm	1312	1313	-	1350
Kopffreiheit geschlossen	mm	954	950	k. A.	970
Kofferraumvolumen	l	165	348/145	110	260
Leergewicht	kg	1260	1325	1420	1309
Zuladung	kg	250	260	260	251

* Super Plus

Porsche Boxster



MB SLK



Der Porsche Boxster und der Mercedes SLK lassen dem Kunden keine Wahl: der Überrollbügel hinter den Sitzen wirkt bei beiden Fahrzeugen massiv und stört die echte, offene Roadsteroptik.

Alfa Spider



Der BMW roadster Z3 läßt ab April '97 dem Kunden die Wahl zwischen grenzenloser Freiheit oder sportlichere Optik durch die Sonderausstattung Überrollbügel.

Der Z3 roadster 2.8 im direkten Vergleich zum MB SLK Kompressor.

Wie so oft stehen sich hier zwei Welten gegenüber: Obwohl der Stuttgarter Konkurrenz mit dem SLK ein verblüffend sportliches und modernes Auto gelungen ist, kommt kein hundertprozentiges Gefühl aktiver Fahrfreude auf. Einige wenige Schwachpunkte bei Motor, Getriebe, Fahrwerk und Lenkung verraten den typischen Mercedes.

Der Vergleich zum Z3 roadster 2.8 zeigt eindeutig, daß BMW für einen sportlichen Roadster einfach das bessere „Feeling“ hat – auch deswegen, weil Mercedes-Benz in diesem Segment nie wirklich zu Hause war.

Motor:

Hier steht BMW Sechszylinderkomfort gegen den deutlich weniger kultivierten Vierzylinder-Kompressormotor des SLK. „Auto Bild“ schrieb am 18.11.1995 in einem direkten Vergleich der beiden Triebwerke: „Untermalt wird der Leistungsausbruch (bei BMW) von einem sonoren Ton, der eine Gänsehaut der angenehmen Art über den Rücken zaubert... und den Mercedes-Ingenieuren die Schamröte ins Gesicht. Denn ihr neues Baby kann da nicht mithalten. Weder in der Beschleunigung noch im Sound, der vergleichsweise eher mechanisch kalt und rauh klingt... die seidige Eleganz des BMW 6-Zylinders erreicht er nicht.“

Und die Auto Zeitung (20/96) kritisiert: „Auch das Anfahren wird vom bekannten, aber wenig geliebten ‚Bonanza-Effekt‘ begleitet. Erst nach mehreren Versuchen gelingt es, Kupplung und Gaspedal so aufeinander abzustimmen, daß das Ruckeln im Antriebsstrang ausbleibt.“

Fahrwerk:

Was die Fahreigenschaften betrifft, ist der Z3 roadster 2.8 absolut erste Wahl. Mit seiner überragenden Lenkpräzision sowie der einmaligen Kombination aus ASC+T und Differentialsperre meistert er jede Situation perfekt.

Eine überarbeitete Hinterachse mit einer breiten Abstützbasis (Spurweite 1494 mm gegenüber 1427 mm) erhöht die Fahrstabilität des Z3 roadsters 2.8. Innenbelüftete Scheibenbremsen vorne garantieren die thermische Standfestigkeit und eine spezielle Fahrwerksabstimmung sorgt dafür, daß die hohe Leistung auch sicher auf die Straße gebracht werden kann.

Selbstverständlich liegt auch der SLK gut und sicher auf der Straße – er vermittelt aber lange keine solche Präzision. Beim Handling zeigt Mercedes die üblichen Schwächen: „Die Achillesferse ist die gefühllose Lenkung, der es nie gelingt, die Straße spürbar zu machen“ (mot 16/96).

BMW



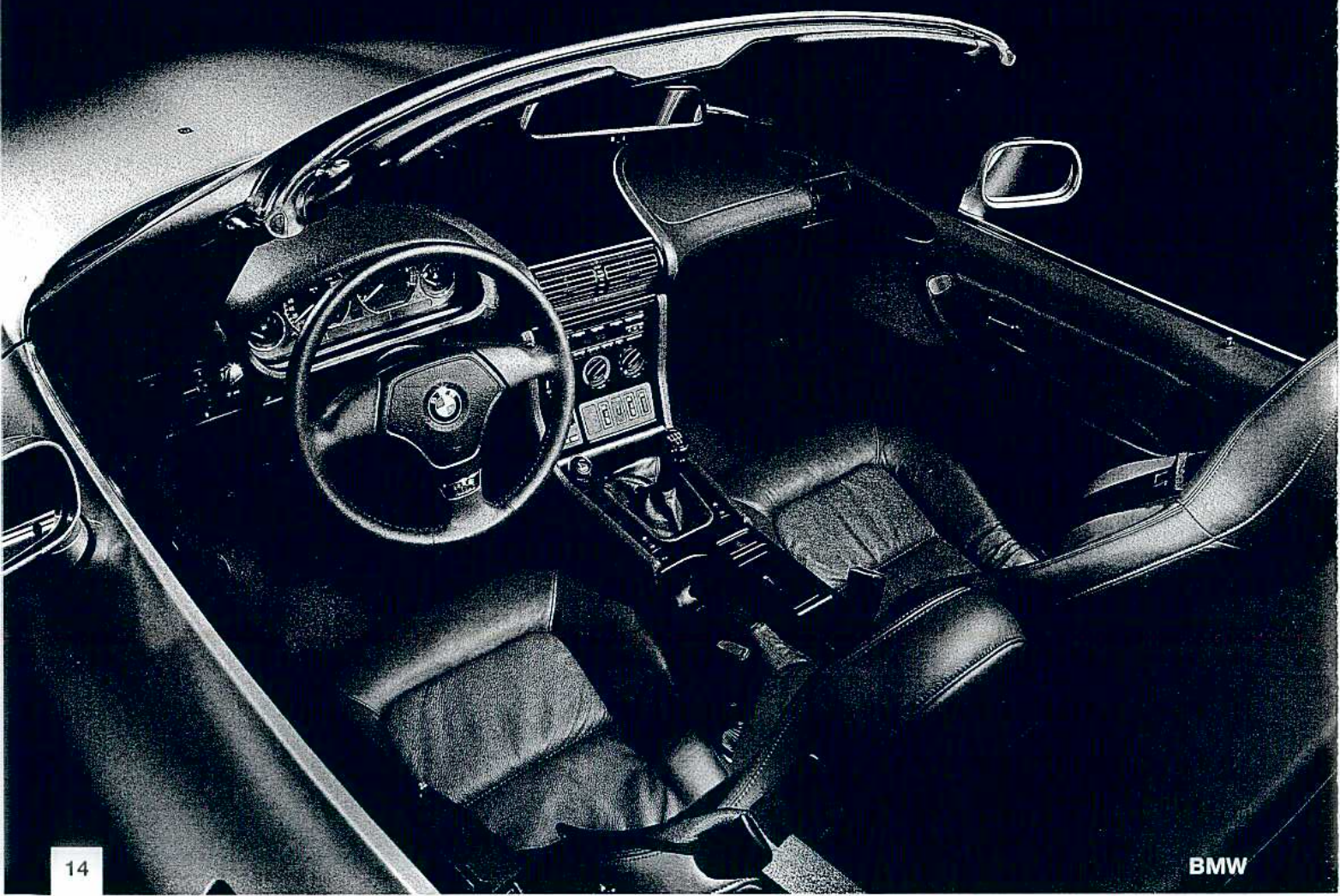
MB

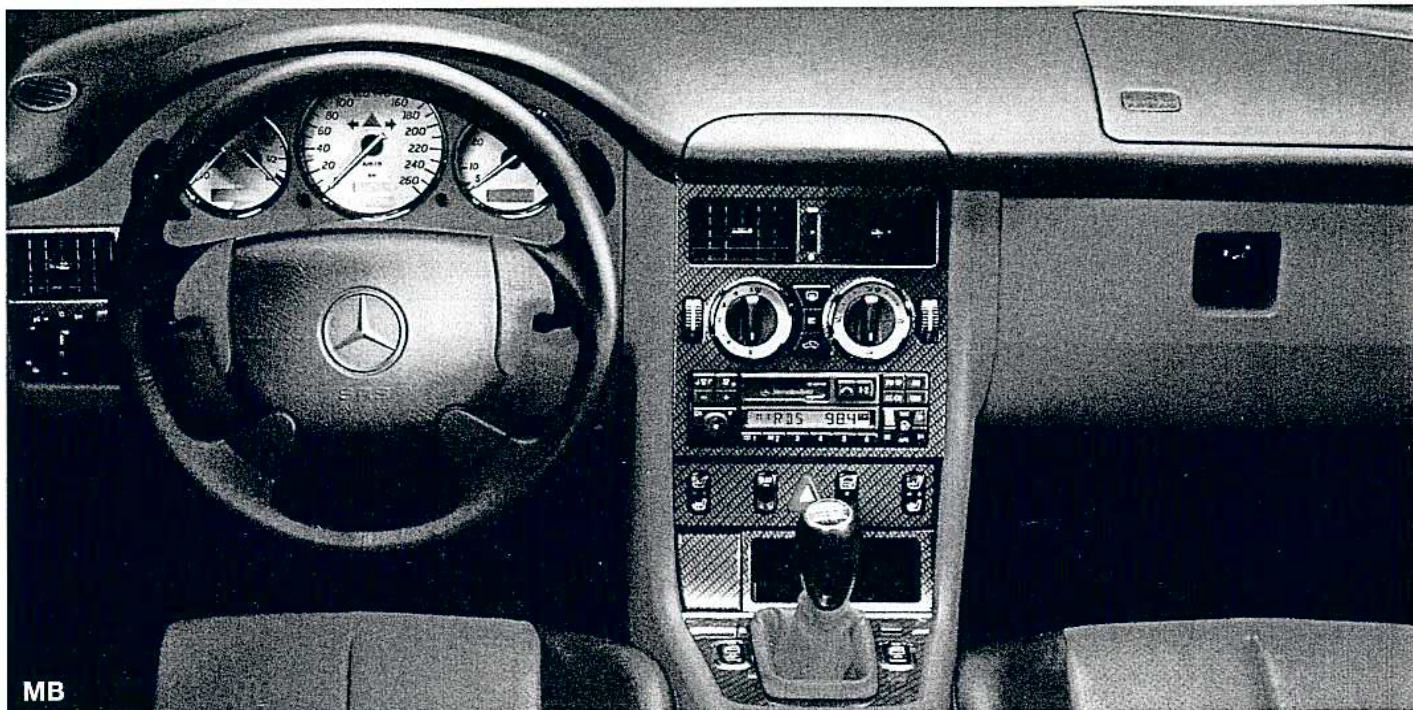


Nicht einmal der Federungskomfort, sonst eigentlich eine Domäne von Mercedes, kommt hier besonders gut weg: „Unter der betont sportlichen Fahrwerksabstimmung leidet naturgemäß der Fahrkomfort. Die kurzen Restfederwege der Raumlenerk-achse – wie viele Technik-Bausteine eine Leihgabe aus der C-Klasse – stoßen bei Senken oder tiefen Querrillen an ihre Grenzen“ (Auto Zeitung 20/96).

Feeling:

Der BMW Z3 zeigt sich als der wahre Roadster – in ihm kann man nicht nur komplett offen fahren, man spürt es auch mit allen Sinnen. Der SLK dagegen folgt eher einer Philosophie zwischen Cabrio und Coupé.





Fahrerplatz:

Das Cockpit des Z3 ist so gestaltet, wie man es von einem reinrassigen Roadster erwartet – klar, knapp und übersichtlich. Die Chrome-Umfänge im Innenraum und die serienmäßige Lederausstattung repräsentieren einen Hauch von Tradition und Exklusivität. Der SLK versucht dagegen mit einigen wenigen Spielereien einen Hauch von Sportlichkeit und Avantgarde zu verbreiten. Zitat aus „auto, motor und sport“ (10/96): „Die Lösung wirkt so, als hätte man ein typisches Mercedes-Cockpit nachträglich auf frivol getrimmt.“

Kofferraum:

Der Z3 bietet generell 165 Liter gut nutzbares Volumen. Die 348 Liter des SLK nehmen sich dagegen zwar eindrucksvoll aus, aber sie setzen ein geschlossenes Dach voraus. Bei „Open Air“ (und nur dann kann man

beim SLK überhaupt von einem Roadster sprechen), bleiben

gerade 145 zerklüftete Liter übrig – und auch das gilt nur, wenn das Notrad nicht mitgenommen wird.

Verdeck:

Der Mercedes bietet durch sein Klapp-Verdeck sowohl Coupé- als auch Cabrio-Charakter nach Wahl. Der BMW roadster Z3 verkörpert das traditionelle und praktische Roadster-Konzept. Ein Griff, und nach nicht einmal einer Sekunde sitzt man im Freien. Roadster-Feeling und Freude am Fahren pur. MB stellt die gute Praktikabilität des Variodaches besonders heraus. Ist es wirklich so? Möchte man z. B. bei plötzlichem Regen das Dach schnell schließen und hat das Trennrollo, das den benötigten Dach- vom eigentlichen Kofferraum in der Höhe unterteilt, nicht eingehängt oder nach einer geschlossenen Fahrt mit Vollaussnutzung des Kofferraumes vergessen, dieses wieder einzuhängen, so funktioniert das per Knopfdruck leider nicht. In der Praxis heißt das anhalten, Kofferraum öffnen, Rollo einhängen, Kofferraum schließen, wieder einsteigen und dann erst kann die Schließung aktiviert werden.



Der Z3 roadster 2.8 im direkten Vergleich zum Porsche Boxster.

Ob Porsche oder BMW – das ist aus verschiedenen Gründen eine Grundsatzentscheidung, bei der wohl eher persönliche Vorlieben als der objektive Vergleich von Technik und Ausstattung den Ausschlag geben.

Das beginnt bereits bei der unterschiedlichen Ausprägung der beiden Marken: BMW ist ein Hersteller mit klassischer Roadster-Tradition, die bis in die späten 20er Jahre zurückreicht. Dieses große Erbe – vor allem verkörpert in der Legende BMW 328 – beeinflußt das Image der Marke bis heute.

Die Geschichte der Porsche-Sportwagen begann erst 1948, und sie ist vorwiegend von Coupés und Cabrios mit 2+2-Sitzauslegung geprägt. Ihr Image bezieht die Marke heute in erster Linie vom erfolgreichen 911er. Das Porsche Bekenntnis zum im Heck liegenden Boxer-Motor zeigt die grundlegende Verschiedenheit der beiden Welten. Interessant ist dabei, daß Porsche den neuen 6 Zyl. Boxer wasserkühlt. Diesem Aggregat wird Kultiviertheit und enormes Drehvermögen aber – im Gegensatz zum BMW Motor – „nur durchschnittliche Durchzugskraft“ attestiert (AZ 14/96).

Der Vergleich von Technik
und Ausstattung läßt
aber auch Schwächen des
Boxster gegenüber dem
Z3 roadster 2.8 erkennen:

Porsche

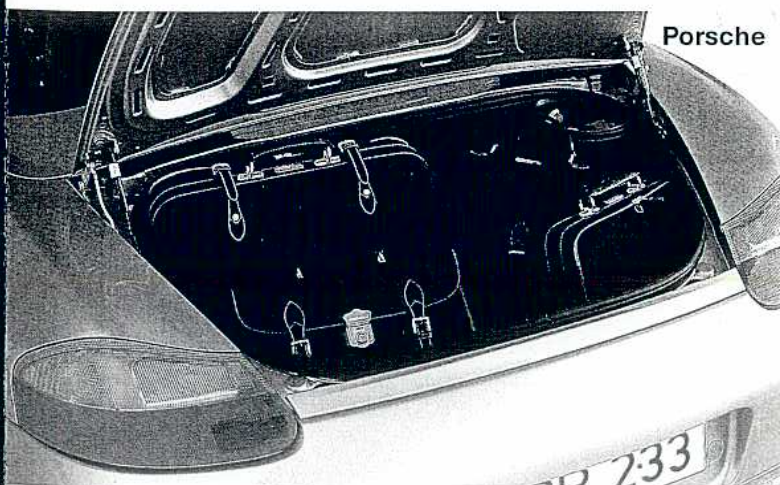


Design:

Über Geschmack zu streiten, wäre müßig. Allerdings wurden die großen und gleichmäßigen Karosserieüberhänge des Boxster in der Presse mehrfach kritisiert: Sie passen einfach nicht zum Erscheinungsbild eines Roadsters. Mit klassischen Proportionen – lange Motorhaube, kurzes Heck – wartet dagegen der Z3 auf.

In fast allen Publikationen zum Boxster liest man, daß Porsche im Verhältnis zu der vor 3½ Jahren veröffentlichten Studie deutliche Abstriche machte. Hierzu der Spiegel vom

26. 8. 96: „Daß ihr Design (Studie!) mehr versprach als Porsche schließlich halten konnte, zählte von Anfang an zum Konzept des damals schwer angeschlagenen Unternehmens. Porsche Sprecher Hunger: „Wir mußten die Leute einfach scharf machen auf das Ding“.



Porsche

Kofferraum:

Der Boxster besitzt zwei separate Gepäckabteile – wobei sich das hintere durch die Motorabwärme sehr leicht aufheizt. Das Gesamtvolumen von 260 l ist zwar ungewöhnlich groß, geht aber zu Lasten der Kompaktheit: Mit 432,5 cm Länge ist der Boxster der längste Roadster überhaupt. Der Z3 mißt 30 cm weniger, was nicht nur beim Einparken Vorteile bringt, sondern auch der Ästhetik zugute kommt.

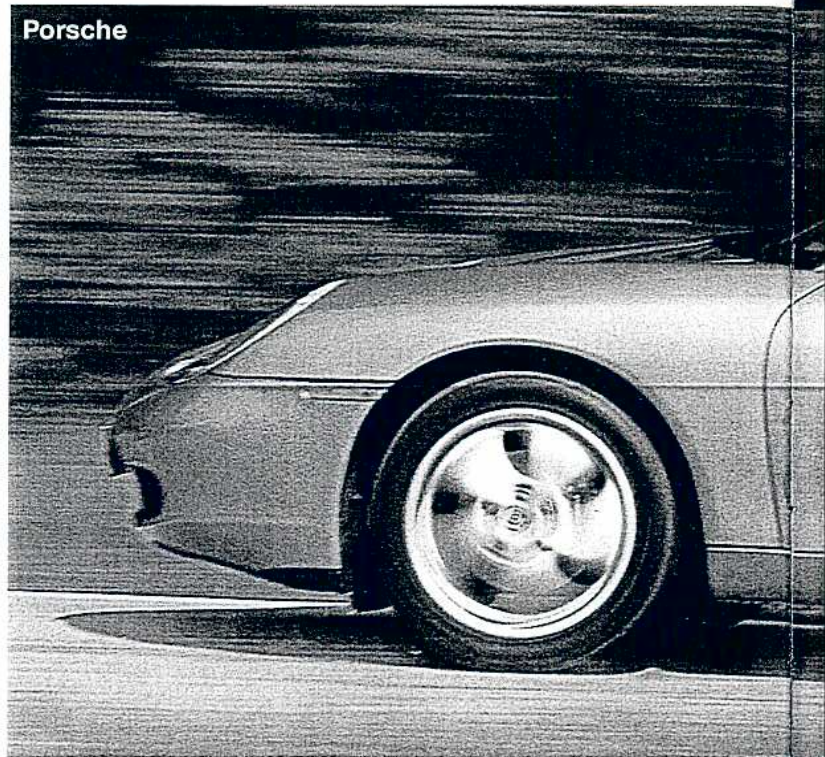
Cockpit:

Mit drei großen Rundinstrumenten wirkt das Boxster-Cockpit ästhetisch und gut proportioniert. Aber bei näherem Hinsehen ist es nicht besonders funktionell. Die Zifferblätter sind unnötig verspielt und lassen sich nicht optimal ablesen.

Zu kritisieren ist der winzige Tacho, der von einem gewaltigen zentralen Drehzahlmesser fast erschlagen wird. Diese Anordnung soll wohl Sportwagen-Feeling suggerieren – ergonomisch ist sie jedoch unsinnig. Zum einen wird die kaum erkennbare km/h-Skala mit Sicherheit Geschwindigkeitsübertretungen provozieren. Zum anderen läßt sich der Boxermotor ohnehin nicht überdrehen, da bei 6.500 U/min automatisch abgeregelt wird.



Porsche



Preis/Leistung:

Das wohl eindeutigste Argument für BMW. Für den Boxster muß der Kunde ca. 16.000, ausstattungsbereinigt sogar ca. 20.000 Mark mehr hinlegen als für den Z3 roadster 2.8 – das sind satte 26 bzw. 33 Prozent plus. Als Gegenwert für diese stolze Summe spendiert Porsche lediglich zwölf zusätzliche PS, geringfügig bessere Fahrleistungen sowie einen Überrollbügel und ein serienmäßiges Elektro-Faltdach.

Porsche

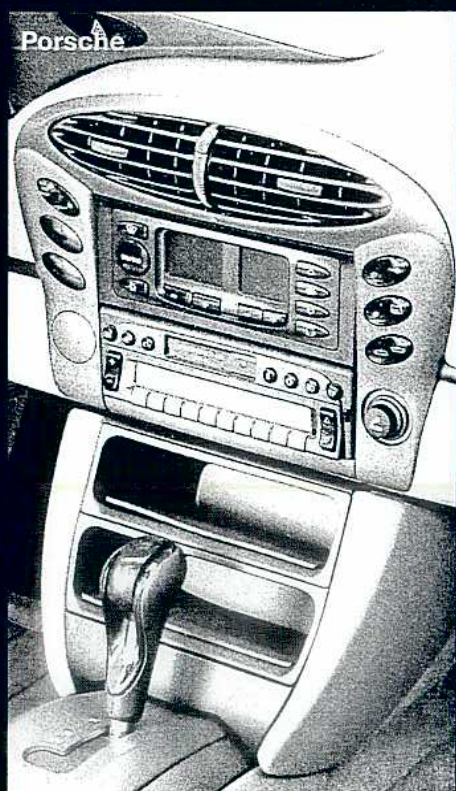





Porsche



Porsche



Zielgruppen und Kaufmotive.



Zum Auto haben diese Kunden eine positive und emotional geprägte Einstellung: im Mittelpunkt steht das souveräne Bekenntnis zu Sportlichkeit und Freude am Fahren. Dementsprechend suchen sie das Besondere und sind auch bestrebt, es nach außen zu dokumentieren – in Konzept, Styling, Motorleistung und Sound. Auch Prestige und Markenimage spielen eine wichtige Rolle. Bei den älteren Käufern ab 50 kommt noch eine „Young-at-Heart“-Einstellung hinzu, die mit nostalgischen Jugenderinnerungen an die englischen Roadster der 60er Jahre verknüpft ist.

Der Schwerpunkt des Käuferpotentials für den Z3 roadster 2.8 liegt zwischen den Altersgruppen der Enddreißiger und der frühen 50er. Die typische Zielgruppe verfügt über ein hohes Haushaltseinkommen (mehr als 100.000 DM p. a.) und weist mit rund 60 Prozent einen hohen Anteil von Selbstständigen und Freiberuflern auf.

Augenfällig ist ein für BMW relativ hoher Frauenanteil. Er erklärt sich durch den hohen Prozentsatz von Haushalten mit mehr als einem Fahrzeug, denn der Z3 wird vorwiegend als Zweit- oder Drittwagen gehalten.

Auch für die Persönlichkeitsmerkmale der Kernzielgruppe läßt sich ein klares Profil zeichnen: sportlich und weltoffen, erfolgsorientiert und lebensbejahend. Typisch für sie ist die ständige Betonung der eigenen Unabhängigkeit; persönliche Freiheit wird als wesentlicher Bestandteil des Lebens begriffen.

Der Z3 roadster 2.8 mit seinem unverwechselbaren, emotional betonten Styling und seinem kraftvollen Sechszylinder-Triebwerk spricht genau diese Erwartungen an.



Fazit.

Mit dem Z3 roadster 2.8 ist BMW angetreten, der Erfolgsstory des Roadsters ein weiteres glanzvolles Kapitel anzufügen. Souveräne Leistung, einzigartige Laufkultur und ein Erscheinungsbild von sportlich-klassischer Eleganz – das sind die Zutaten, die auch im exklusiven Roadster-Marktsegment für einen Bestseller sorgen werden.

Insgesamt wachsen damit die Chancen für den Z3, trotz zahlreicher Wettbewerber den Spitzenplatz unter Seinesgleichen einzunehmen. Die langen Lieferzeiten bei Mercedes und Porsche kommen uns dabei zusätzlich entgegen. Also: Nutzen wir die Gelegenheit!