

**REPORTAGE** Die neue Heimat des BMW Z3

# *Der amerikanische Freund*

**Der BMW Z3 kommt aus South Carolina in den USA.**

**Wie sieht es in seiner neuen Heimat aus?**





Von Clauspeter Becker, mit Fotos von Konstantin Tschovilkov

**S**outh Carolina ist aus europäischer Perspektive ein amerikanischer Bundesstaat mit sieben Siegeln. Wir kennen das Heimatland des neuen BMW Z3 dem Namen nach und ordnen es vielleicht auch ganz korrekt unter

den Südstaaten ein. Aber sonst stellen wir resignierend fest: Die Gegend machte wohl vor der Entdeckung durch BMW schon lange nicht mehr von sich reden.

Das war im letzten Jahrhundert noch ganz anders. Im April 1861 eröffneten die Milizsoldaten von Charleston das Feuer auf die Bundesgarnison im Fort Sumter und

zwangen sie zur Kapitulation. Damit begann der amerikanische Bürgerkrieg. In dessen literarischer Verewigung „Vom Winde verweht“ beschreibt Margaret Mitchell ihren Helden Rhett Butler als einen gewandten Gentleman aus South Carolina mit der „klingenden, verschliffenen Mundart von Charleston“.

Dem verlorenen Krieg folgte ein unauffälliges Jahrhundert mit relativem Reichtum aus Tabakanbau, Textilverarbeitung und einer langsam voranschreitenden Industrialisierung wie überall im amerikanischen Süden.

Auf deutsche Investoren hatte es South Carolina in den vergangenen Jahren offensichtlich besonders abgesehen. Nicht nur BMW war unter den anvisierten Partnern, auch Mercedes hatte ein verlockendes Angebot aus der Region Charleston. Aber die Stuttgarter bevorzugten dann doch die nachbarschaftliche Ferne von Alabama für das neue Werk, aus dem Anfang 1998 die ersten neuen Freizeit-Geländewagen nach Deutschland auf die Reise gehen.

BMW jedoch siedelte wie von zuhause gewohnt am Rand der Berge, den einst von den Cherokee-Indianern beherrschten Apalaches – mit dem Sassafras Mountain (1085 Meter) als höchste Erhebung von South Carolina.

Der Aufbau des Werks zwischen Greenville und Spartanburg dauerte von der Grundsteinlegung am 30. September 1992 bis zur Produktion des ersten BMW 318i am 8. September 1994 nur knapp zwei Jahre. Ein Jahr später lief der erste Z3 vom Band. Die neue Fabrik dürfte in absehbarer Zeit kaum an die Grenzen ihres Grund und



Vor dem Werk zeigt das hufeisenförmige BMW-Center dem Publikum BMW-Sportwagen aus sechs Jahrzehnten





## REPORTAGE Die neue Heimat des BMW Z3



Die Freude am Fahren endet in den USA bei 104 km/h



Die Produktion in Spartanburg ist nicht stark automatisiert



Die Qualitätskontrollen am Fließband sind sehr intensiv



Vorher werden nur Vierzylinder in die Roadster eingebaut



Motor und Getriebe kommen aus Europa



Auch das gibt's bei BMW in Spartanburg: Miss Mercedes

Bodens stoßen. Vorher sind 111 000 Quadratmeter unter Dach, ein Gelände von 421 Hektar steht für weiteren Ausbau zur Verfügung.

Weil elegante Selbstdarstellung in den USA mehr als hierzulande noch zum Geschäft gehört, kultiviert BMW seine Manufacturing Company zur Sehenswürdigkeit. Der hufeisenförmige Bau vor

den Produktionsanlagen empfängt ab 1996 stets willkommene Besucher als Ruhmeshalle und Museum der langen technischen Ahnenreihe des ersten BMW-Sportwagens born in the USA.

Die Fabrik selbst verinnerlicht die Hausfarbe Weiß in perfekter, fast klinischer Reinheit und in einheitlich weißer Kleidung, die die Bandarbeiter fast wie Krankenpfleger wirken läßt.

Alle 1500 Werkstätten nennen einander und auch den Chef beim Vornamen. Sie sitzen alle unter einem Dach, Großraumbüros liegen wie Inseln zwischen den Produktionsanlagen. 70 Prozent made in USA werden für die beiden Baureihen, die Limousine der Dreier Reihe und den Z3, angestrebt.

Der Anteil von BMW beschränkt sich auf den Karosserie-Rohbau, die Lackierung und die Endmontage. Mehr als 60 Zulieferer in den

USA sind an der Produktion beteiligt, und rund ein Drittel davon arbeiten recht nah dabei in einem der beiden Carolina. So zum Beispiel Spartanburg Steel und Magna Drive in Plemont S.C., die Karosserieteile für BMW pressen. Am guten Handling des Z3 sind die Lenkung und eine Reihe von Fahrwerksteilen der Firma Lemforder in Duncan S.C. beteiligt, einer Tochter der Lemförder Metallwerke, die wiederum zum ZF-Konzern gehören.

Natürlich sind hier viele weitere amerikanische Eltern oder Töchter in Deutschland tätiger Unternehmen im Geschäft. Elektroteile kommen von Bosch aus den USA und Mexiko, Komponenten der Klimaanlage liefert Behr of America, ITT Automotive Teves ist für Bremsen und ABS zuständig, die Lenkräder stammen von Petri mit Sitz in Port Huron in Michigan.

Das neue Qualitätsbekenntnis der Münchener Marke ersetzt das alte Gütesiegel made in Germany seit der Expansion nach Amerika sehr selbstbewußt durch made by BMW. Die feste Absicht, Autos in Spartanburg so gut zu bauen wie in

## Vier von sechs Testfahrern sind in Spartanburg Ladies

München, Dingolfing oder Regensburg, wird nicht durch fremde Aufsicht, sondern durch eigene Verantwortung vorangetrieben.

Robert Hitt, Manager für Community Relations und Moderator des Betriebsklimas: „Wir haben mit Unterstützung von BMW in München unsere eigene Qualitätssicherung aufgebaut.“ Daß es dabei so manches Problem gab und gibt, ist inzwischen bekannt. Die Serienfertigung des Z3 kommt weitaus zäher in die Gänge als geplant.

Eileen Huffman gehört zum Qualitäts-Team. Sie hat das Recht der ersten Fahrt mit jedem BMW Z3, der vorerst noch in langsam steigender Zahl vom Band läuft. Den landläufigen Vorstellungen von einer Roadster-Testfahrerin entspricht die eher stattliche Lady mittleren Alters kaum, zumal sie den würdevollen Familienstand der Großmutter bereits erreicht hat.



## REPORTAGE Die neue Heimat des BMW Z3



Die BMW Z3 sind die Attraktion von South Carolina



Grandma Eileen auf Testfahrt  
lenkt beherzt in die Kurven



Von einer Ausfahrt in die Berge  
träumt Mrs. Huffman noch ...



Später zeigt sich, daß alles am BMW Z3 auch gut funktioniert



... für das Hobby Malen fehlt der  
Testfahrer zur Zeit die Muße

Aber sie ist aus der amerikanischen Autokultur in diesen ihren dritten Beruf hineingewachsen. Eileen kommt aus einer Familie mit Autoleidenschaft und lernte nebenbei Friseur. Sie heiratete den Autofreak Steven, zog mit ihm aus dem kalten Nebraska ins weitaus sonnigere South Carolina und ar-

beitete bei einer Filiale des britischen Autoelektrikonzerns Lucas.

Autos füllen auch die Freizeit der Huffmans aus. Ehemann Steven fährt Corvette aus Überzeugung und restauriert mit Leidenschaft alte Mustangs. Und Eileen findet es ganz in Ordnung, daß ihre samstäglichen Familienausflüge zu Autofriedhöfen in weitem Umkreis führen. Sohn Tommy ist schon seit langem mit dabei, denn er arbeitet mit am jüngsten Mustang-Projekt. Und da verbindet er das Angenehme mit dem Nützlichen, denn ein wesentlicher Teil der Restauration findet in jener Schule statt, in der er den Beruf des Kraftfahrzeug-Mechanikers erlernt – und das am eigenen Lustobjekt. Eileen fährt selbstverständlich ei-

nen Dreier BMW, weil sie den für ein gutes Auto hält und weil sie bei der Company arbeitet. Ansonsten aber legt sie Wert darauf, daß sie ein Hobby jenseits aller Autos hat: „Ich male gern, bloß hab ich keine Zeit dazu.“

Ihre Karriere als Testfahrerinnen begann Eileen mit einem Eignungstest in Spartanburg, der 48 Stunden dauerte, und, wie sie findet: „...ziemlich hart war. Vier Frauen und zwei Männer bestanden das Examen.“

„Es war eine wundervolle Überraschung“, erinnert sie sich, „als ein paar Wochen später die Einladung zur Schulung nach München kam.“ Zweimal flog sie nach Deutschland, und insgesamt sieben Wochen lang lernte sie das Testgeschäft auf dem Versuchsgelände in Ismaning und auf Bayerns Straßen. Die Autobahn nach Regensburg ist ihr in lebhafter Erinnerung: „Da konnte man mal richtig Gas geben.“

In ihrem Job hält sich das Powerplay in Grenzen, die Einfahrbahn ist kurz, die Prüfkriterien liegen mehr auf qualitativer Ebene. Und auf der Runde, die wir zwei gemeinsam fahren, zeigt sich Eileen sehr fit bei ihrer Arbeit. Das dezente Nebengeräusch vermindert sie schon, als wir aus der Halle fahren, und auf der Holperstrecke macht

## Autos erfüllen auch die Freizeit von Testfahrerinnen Eileen

sie es im Gurtaufroller fest. Was folgt, ist eine befundfreie Routine: Geradeauslauf okay, spielfreier Kraftfluß im Antriebsstrang bei Lastwechseln, ABS und Bremsen sind einwandfrei – wir landen nicht im Sandkasten am Ende der Bremsstrecke. Die Wischer funktionieren sowieso, übrigens regnet es auch schon mal in South Carolina.

Ob sie sich einen kaufen würde, frage ich Eileen, die jeden Tag acht Stunden lang viele Z3 fährt, und sie antwortet ohne zu zögern: „Sofort! Ich hoffe nur, daß bald genug Z3 gebaut werden, damit von der Produktion auch was für uns Werksangehörige übrig bleibt.“ Denn der begrenzte Fahrgegnuß bekümmert sie: „Ich bin noch nie einen Z3 außerhalb des Werks gefahren.“ □