

Test

BMW Z3 – Honda S2000 – Opel Speedster

Drei fürs Gefühl

Sportliches Fahrgefühl, spurtfreudige Motoren, mutige und unverwechselbare Optik – diese drei kompromisslosen Roadster bringen Schwung ins Gefühlsleben. Wenn sie dann noch ihre knappen Hüllen fallen lassen, geraten ihre Bewunderer völlig außer Rand und Band.



Seit seinem ersten öffentlichen Auftritt an der Seite von James Bond in „Goldeneye“ ist der Z3 gereift. Längst hat er sein Lampenfieber abgelegt und tritt als routinierter Altmeister vors Publikum. Mit dem Drei-Liter-Sechszylinder unter der Haube strahlt er absolute Souveränität aus. Ihn gilt es zu schlagen. Seine Herausforderer: der Honda

S2000, er gab sein Debüt im Oktober 1999. Bislang gelangen ihm nur wenige einprägsame Engagements. Ist sein drehzahlgeriger Mittelmotor zu extrem oder entpuppt er sich als echter Geheimtipp? Außerdem der Opel Speedster: Wo kann sich der Neue in der Runde maskuliner Oben-Ohne-Models positionieren? Also: Hosen runter, jetzt wollen wir was sehen.

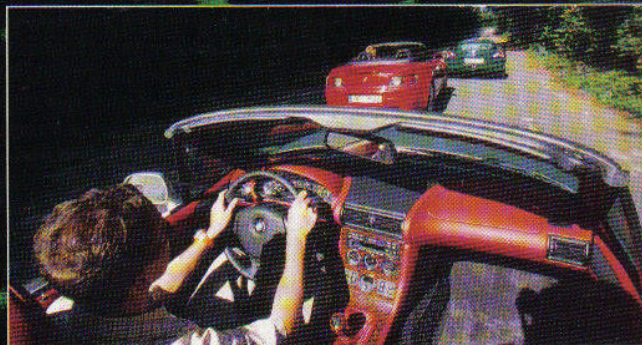


Foto: Willy Bister

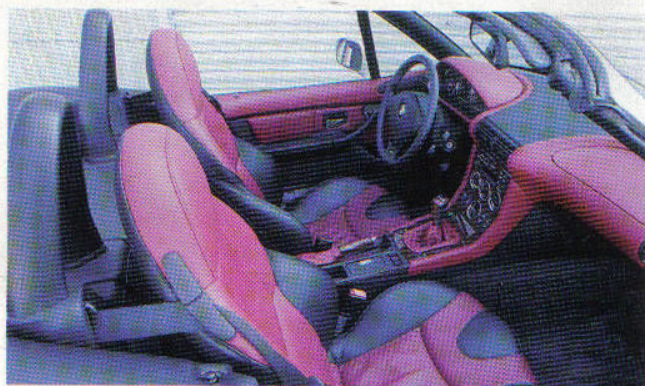
Panorama-Blick aus dem Z3 auf S2000 und Speedster.

Drei, die für Stimmung sorgen:
Opel Speedster,
Honda S2000 und
BMW Z3 3.0i (v.l.).





In diesem Trio der behäbigste: Der Z3 wirkt etwas dick um die Hüften, aber dennoch sexy.



Eng geschnitten, sehr luftig und mit bequemen Sitzen – BMW.

Als erster streift der Z3 sein knapp sitzendes Hemd nach hinten, elektromotorisch unterstützt. Um den Bayern zu öffnen, erscheint der technische Aufwand übertrieben, aber wer ihn wieder schließen möchte, freut sich dann doch über die Hilfestellung, die jede körperliche Anstrengung entbehrlich werden lässt.

Schon immer unentbehrlich war dem Z3 der Sechszylinder, egal in welcher Hubraumgröße. Mit dem aktuellen Drei-Liter mutiert der Z3 zum Genussmittel mit Suchtcharakter. Aus jeder beliebigen Drehzahl heraus mobilisiert das Triebwerk Kraft im Überfluss. Diese Eigenschaft verleiht der Fahrt im Bayern-Beau eine unerreichte Souveränität. Fulminante Spurts erlaubt der drehfreudige Motor ebenso selbstverständlich wie schaltfaulstes Dahinbummeln – dank des muster-gültig elastischen Motors.

Das ungefilterte Sound-Erlebnis des offenen BMW liefert das stärkste Argument für einen spontanen Strip-tease. Leider hält der Rest des Z3 mit der Extra-Klasse des Antriebs nicht Schritt. Es zieht wie Hechtsuppe, sobald das Dach in der Versenkung ruht, die Persenning erweist

Der Z3-Motor ist elastisch, stark und akustisch ein echtes Erlebnis

sich als fummelig. Die Sitzposition auf den bequemen Stühlen will nicht recht passen, das Lenkrad geriet viel zu groß und unhandlich. Das Platzangebot, wenngleich ein Nebenaspekt, enttäuscht genauso wie das indifferente und limousinenartige Fahrverhalten. Der gebotene Federungskomfort weist die beiden Mitstreiter zwar klar in die Schranken, aber sportlich fährt sich der Z3 nicht. Zudem fällt er durch die verwundungsfreudigste Struktur auf.



Der Opel Speedster setzt seine Akzente an ganz anderer Stelle, Komfort bietet er keinen, Platz schon gar nicht.

Seine Stärke ist in erster Linie die Show. Dass die extravaganteste Form ausgerechnet von einem Opel vorgeführt wird, liegt daran, dass sich die Opelaner zum 100-Jährigen im vergangenen Jahr selbst etwas Schönes schenken wollten. Darum griffen sie auf die technische Basis des Lotus Elise zurück, streckten den Radstand, implantierten den hauseigenen Alu-Motor und überzogen das Konstrukt mit einer wahrhaft gewagt geschnittenen glasfaserverstärkten Kunststoffhaut.

Danach widmeten sie sich jedem winzigen Detail mit voller Aufmerksamkeit: Die Türöffner und Fensterkurbeln, der Starterknopf und die Sitzschalen – alles beugt sich dem Design-Diktat und fungiert als Symbol einer konsequenten Askese.

Ein Fliegengewicht mit Mittelmotor

Die Konstruktion als 945-Kilo-Leichtgewicht mit Mittelmotor und Heckantrieb treibt die Erwartungen an die fahrdynamischen Talente gewaltig in die Höhe. Die Art und Weise, wie spontan sich der Speedster ohne Servohilfe von einer Richtung in die andere umsetzen lässt, wie gierig er einlenkt, ver-



Kühner Kurvenkratzer: Die unterdimensionierten Speedster-Vorderräder vereiteln mehr Dynamik.

Keiner der drei präsentiert seinen durchgestylten Body so offenerzig wie der Opel Speedster



Das Opel-Rolldach wird umständlich, aber stilvoll eingeklinkt.



Design-Diktat: Jedes Detail buhlt um anerkennende Blicke.

dient Respekt. Den Lotus übertrifft er aber nicht. Trotzdem glänzt er mit einer beinahe unvergleichlichen

Handlichkeit und Agilität. Die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind enorm und werden sie überschritten, drückt er über die Vorderräder nach außen. Bloß die 175er-Rädchen an der Vorderachse neigen zum Überbremsen und vereiteln noch höhere Tempi.

Wahrscheinlich wollte Opel das Audi-TT-Debakel der frühen Stunden vermeiden und so das Eigenlenkverhalten eindeutig definieren. Doch ganz harmlos benimmt sich auch der Opel nicht. Auf Lastwechsel reagiert er mit zackigen Heckschwenks. Wer's beherrscht, wird den Speedster gleichermaßen mit dem winzigen Volant und dem rechten Fuß dirigieren. Wer's nicht kann und den Driftwinkel zu groß werden lässt, erlebt bald die Kreiselneigung fast aller Mittelmotor-Autos. Und kein ESP holt die Kastanien aus dem Feuer.



Keiner schießt so gekonnt um die

Enttäuschend gebärdet sich die Stimmlage des 2.2 16V. Zwar beschleunigt der Motor den Wagen mühelos, doch tönt er dabei nicht gerade wie ein Pavarotti, sondern eher wie Zlaktó im Grand-Prix-Vorentscheid. Ein Sportauspuff könnte hier Wunder wirken. Doch es töst ohnehin so laut im Auto, dass für den Genuss des Motor-Sounds kaum Gelgenheit bliebe.

Ein aufrichtiges Dankeschön gilt den Sitzschalen, die Fahrer und Beifahrer nicht nur wie festgeschraubt durch die Kurven führen, sondern obendrein bemüht sind, den nicht vorhandenen Federungskomfort des Fahrwerks auszugleichen – ohne Erfolg.

Das Honda-Design wirkt künstlich

Und was ist mit dem Honda? Der S2000 versucht sich ebenfalls als Show-Star, doch seine Form wirkt zu glatt, zu künstlich, das Cockpit samt Digital-Tacho – laut Honda der Formell nachempfunden – zu lieblos umgesetzt. Die verbauten Materialien hinterlassen einen billigen Eindruck.

Dabei überzeugt der S2000 mit einem perfekt funktionierenden Elektro-Verdeck, einer problemlosen Handhabung (selbst der Persenning) und einem unvergleichlichen Motor: Aus nur zwei Liter Hubraum quetscht der Viertakter 240 PS. Bis 5000 Touren passiert wenig Auffälliges. Es geht flott voran, die

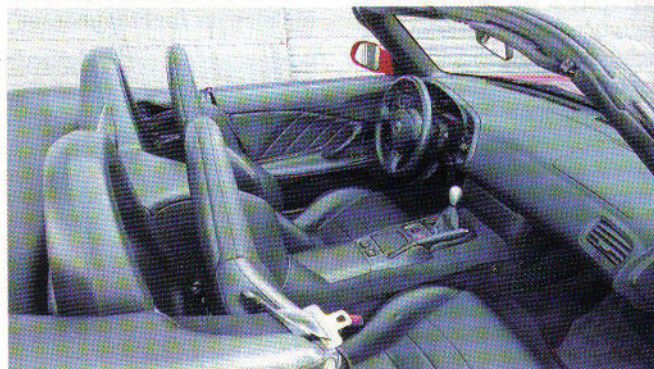
Die Technik in Zahlen

| | BMW Z3 3.0i | Honda S2000 | Opel Speedster |
|-------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Eckdaten | | | |
| Motor | Sechszylinder | Vierzylinder | Vierzylinder |
| Hubraum | 2979 cm ³ | 1997 cm ³ | 2198 cm ³ |
| Leistung | 170 kW/231 PS (5900/min) | 177 kW/240 PS (8300/min) | 108 kW/147 PS (5800/min) |
| Drehmoment | 300 Nm (3500/min) | 208 Nm (7500/min) | 203 Nm (4000/min) |
| Getriebe | 5-Gang, manuell | 6-Gang, manuell | 5-Gang, manuell |
| Antrieb | Heck | Heck | Heck |
| Bremsen v./h. | i. S. / S.* | i. S. / S.* | i. S. / S.* |
| Länge/Radstand | 4050 / 2445 mm | 4135 / 2405 mm | 3786 / 2330 mm |
| Breite/Höhe | 1740 / 1293 mm | 1750 / 1285 mm | 1708 / 1117 mm |
| Leergew./Zuladung | 1285 / 270 kg | 1290 / 245 kg | 945 / 205 kg |
| Testbereifung vorne | 225 / 50 ZR 16 | 205 / 55 R 16 W | 175 / 55 R 17 V |
| hinten | 225 / 50 ZR 16 | 225 / 50 R 16 W | 225 / 45 R 17 V |
| AUTO ZEITUNG-Messwerte | | | |
| 0 – 100/120 km/h | 6,8 / 9,3 s | 6,7 / 9,1 s | 7,0 / 9,5 s |
| 60 – 120 km/h, 4./5./6. G. | 10,6 / 13,7 / – s | 10,7 / 13,5 / 17,1 s | 11,1 / 15,0 / – s |
| Höchstgeschw. | 240 km/h | 240 km/h | 217 km/h |
| Bremsweg kalt/warm** | 39,1 / 39,3 m | 40,7 / 40,1 m | 41,7 / 43,3 m |
| Testverbrauch | 11,3 l SP/100 km | 11,6 l SP/100 km | 8,0 l S/100 km |
| Ausstattung und Kosten | | | |
| Grundpreis | 67 100 DM/34 308 € | 63 480 DM/32 457 € | 59 900 DM/30 626 € |
| Typklassen HP/VK/TK | 12 / 23 / 36 | 18 / 24 / 36 | 16 / 25 / 35 |
| Abgasnorm | D 4 | Euro 3 | D 4 |
| Seiten-Airbags | Serie | nicht lieferbar | nicht lieferbar |
| ABS | Serie | Serie | Serie |
| ASR | Serie | (mech. Sperrdifferenzial) | nicht lieferbar |
| ESP | Serie | nicht lieferbar | nicht lieferbar |
| Radioanlage | ab 980 DM/501 € | Serie | 1050 DM/537 € |
| Klimaanlage | 2200 DM/1125 € | 2500 DM/1278 € | nicht lieferbar |
| elektrisches Verdeck | Serie | Serie | nicht lieferbar |
| Ledersitze | Serie | Serie | 1950 DM/614 € |

* i.S. = innenbelüftete Scheiben, S. = Scheiben, Tr. = Trommel; ** 100 – 0 km/h; kalt = 1. Bremsung; warm = 2. – 10.



Ecken wie der perfekt ausbalancierte Honda S2000.



Nettes Honda-Detail: der ultrakurze Schaltknüppel aus Titan.

„Nimm mich so, wie ich bin“, lautet das Credo des Honda S2000

Elastizität ist gut. Doch darüber entfacht der vor den Passagieren montierte Mittelmotor ein furioses Leistungs-Feuerwerk, das alles bisher Erlebte vergessen lässt. Untermalt wird das Spektakel von einem Klangbild, das jeden Meter an die Faszination des Rennsports erinnert. Jeder Tunnel, jede Mauer verstärkt den Sound und animiert zum Tritt aufs Gas.

Doch der Reiz des Honda gründet nicht allein auf dem Ausnahme-Triebwerk: Sein perfekt ausbalanciertes Fahrwerk (vorn 640, hinten 650 Kilogramm), das absolut neutrale Eigenlenkverhalten und die bestechend exakte Lenkung (elektrischer Servo)

mit nur 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag schaffen bereits auf den ersten Metern Vertrauen. Die Traktion des S2000 bleibt über jeden Zweifel erhaben, die Sechsgang-Schaltung operiert auf sensationell kurzen Wegen, rastet exakt ein und reiht sich nahtlos ins Bild. Dieses Auto will gefahren werden – und zwar schnell. Alles andere langweilt den Roadster. Soviel Sportlichkeit kann aber auch nerven.

Nebenbei bietet er bequeme Sitze mit viel Seitenführung, eine beinahe verwundungsfreie Karosserie, Xenonlicht und sogar einen nutzbaren Rest Kofferraum.

Fazit: Der BMW Z3 3.0i erzeugt das Gefühl absoluter Gelassenheit. Ausgerechnet der Opel Speedster vermittelt seinem Fahrer das Feeling, er fahre etwas ganz Besonderes, und der Honda S2000 lässt den Piloten spüren, dass er das sportlichste Gefährt bewegt, das man für knapp 65 000 DM kaufen kann.

Martin Urbanke