



Donner und Gloria

Ach, diese Farbe! Natürlich gibt es auch Imola-Rot, Kyalami-Orange, Estoril-Blau, sogar Arktis-Silber oder Cosmos-Schwarz. Aber schwarz war nur der Humor der BMW-Leute, denn sie müssen sich die Schamesröte im Gesicht des Testers ausgemalt haben, als er den M Roadster in der Tiefgarage des Redaktionshauses erblickte. Das Barometer stand auf heiter, doch bei der ersten Ausfahrt blieb das Verdeck zu.

Im Innenraum versteht man auf Anhieb, warum die De-

Der große M3-Sechszylinder im kleinen Z3 verspricht eine explosive Mischung, denn 321 PS müssen gerade mal 1410 Kilogramm bewegen. Tatsächlich ist der M Roadster ein Beschleunigungswunder, dazu ein erstaunlich kultiviertes.

TEST
BMW M Roadster

signer der sportlichen BMW-Tochter M GmbH diese Farbe Evergreen nennen. Überall verteilt finden sich Partien im Ton der Außenfarbe, die – kontrastreich abgesetzt mit schwarzen Flächen – den tristen Eindruck des Z3 vergessen lassen. Den

Rest an Individualität besorgen spezielle Ledersitze sowie ein erweitertes Instrumentarium mit Chromrändern.

Auch äußerlich sind die Änderungen, die aus einem Z3 einen M Roadster machen, nicht zu übersehen. Gegenüber den

zahmeren Vierzylinder-Versionen trägt der neue Spitzentyp der Reihe die breitere Karosserie des 192 PS starken Sechszylindermodells 2.8, die unter den bauchigen Radhäusern Platz für großformatige Reifen schafft. Die wuchtigen Front-

und Heckschürzen sind jedoch mehr als reine Kraftmeierei.

Gerade weil BMW auf ausladendes Spoilerwerk verzichten wollte, kommt ihrer Gestaltung besondere Bedeutung zu. In Verbindung mit einem modifizierten Unterboden sorgen sie für eine bessere Unterströmung und einen höheren Abtrieb am Heck. Nötig wurden diese Änderungen auch wegen der Vierrohr-Auspuffanlage sowie zur gezielten Belüftung von Motor und Bremsen, weshalb die Nebelscheinwerfer wegfielen.

Schließlich treibt den 1410 Kilogramm schweren Zweisitzer jener athletische Sechszylinder an, der schon im gewichtigeren M3 für ungestümes Temperament sorgt. Ohne Turbolader zaubert der Reihenmotor 321 PS aus 3,2 Liter Hubraum und erreicht damit die magische Grenze von 100 PS pro Liter Hubraum. Verheißungsvoller wirkt da nur noch sein Leistungsgewicht, denn mit 4,4 Kilogramm pro PS muß der M Roadster nicht mehr bewegen als edelste Sportwagen. ▽



FOTOS: H.D. SEUFERT

Der M Roadster ist die Antwort an all jene, die den Z3 nur für einen Boulevard-Sportwagen halten

Das M-Triebwerk erlaubt souveräne Fahrleistungen, wird aber bei 250 km/h abgeregelt



Chromringe um die Instrumente bringen einen Hauch von Nostalgie ins Cockpit

TESTWERTE

Fahrleistungen in s

Beschleunigung	
0 – 60 km/h	2,5
0 – 80 km/h	3,7
0 – 100 km/h	5,1
0 – 140 km/h	9,1
0 – 160 km/h	11,5
0 – 200 km/h	19,2
400 m mit stehendem Start	13,3
1 km mit stehendem Start	24,3

Elastizität

60 – 100 km/h (IV. Gang)	5,7
60 – 100 km/h (V. Gang)	7,4
80 – 120 km/h (IV. Gang)	5,4
80 – 120 km/h (V. Gang)	7,4

Höchstgeschwindigkeit 250 km/h

Verbrauch in L/100 km

Super Plus	
minimal	7,9
maximal	14,7
Normrunde	8,8
Testverbrauch	12,3
Reichweite in km	414

Außengeräusch in dB(A)

Standgeräusch (70/157/EG)	90
Fahrgeräusch (70/157/EG)	75
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	80
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	77

Innengeräusch in dB(A)

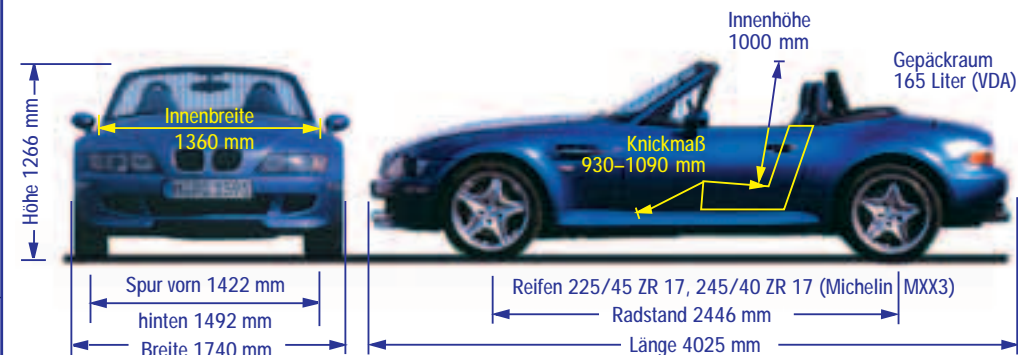
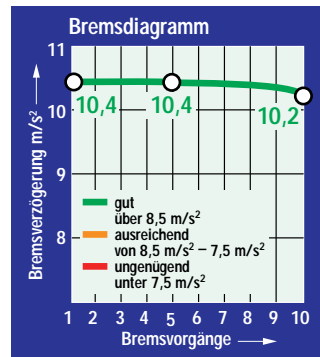
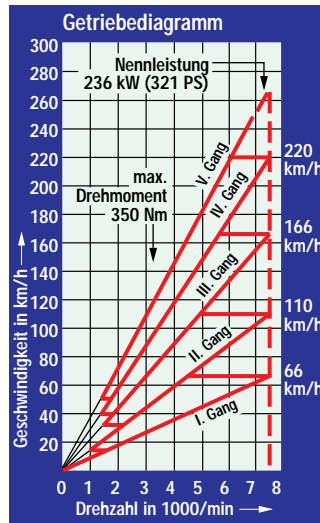
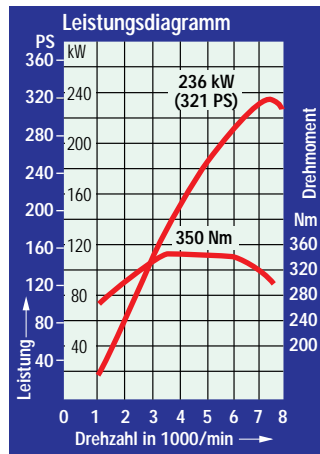
Gang	III.	IV.	V.
bei 50 km/h	68	70	68
bei 80 km/h	74	73	73
bei 100 km/h	77	76	75
bei 130 km/h	82	81	81
bei 160 km/h	86	84	84
bei 180 km/h		88	87
bei 200 km/h		91	90
Standgeräusch			52
Maximalgeräusch im III. Gang			86

Tachometerabweichung in km/h

Anzeige	effektiv
80	79
100	98
130	127
160	156

Bremsweg in m/Verzögerung in m/s²

aus 100 km/h kalt (leer)	37,1/10,4
aus 100 km/h kalt (belad.)	37,1/10,4
aus 100 km/h warm (belad.)	37,8/10,2
aus 80% Höchstgeschwindigkeit (200 km/h)	152,8/10,1



WERTUNG



In der Regel dürfte der Z3 2.8 die bessere Wahl sein, denn er ist kaum schwächer, bei Nässe sicherer und dazu 30 000 Mark billiger. Der Reiz des M Roadsters liegt darin, daß er es in den Fahrleistungen mit sehr viel teureren Exoten aufnehmen kann und dabei alltagstauglich bleibt.

Karosserie

- + funktionale Bedienung
- + hochwertige Verarbeitungsqualität
- + umfangreiche Ausstattung
- + leicht bedienbares Verdeck
- geringe Zuladung

Fahrkomfort

- + akzeptabler Federungskomfort
- + wirksame Heizung
- + bequeme Sitze
- sehr laute Windgeräusche

Antrieb

- + ungewöhnlich durchzugsstarker und drehfreudiger Sechszylinder
- + hervorragende Fahrleistungen
- + exakte Schaltung
- + gut abgestuftes Getriebe

Fahreigenschaften

- + gutmütiges, auf trockener Fahrbahn sehr sicheres Kurvenverhalten
- + agiles Handling
- + präzise Lenkung
- eingeschränkter Geradeauslauf bei Spurrillen
- bei Nässe nicht ganz unproblematisch

Sicherheit

- + sehr leistungsfähige, gut dosierbare Bremsen
- + Airbags und Gurtstraffer vorn
- + formschöne Überrollbügel lieferbar
- keine Seitenairbags lieferbar

Umwelt

- + in Relation zu den Fahrleistungen akzeptabler Benzinverbrauch
- + Einsatz wasserlöslicher Lacke

Kosten

- + angemessener Kaufpreis
- vermutlich hoher Wertverlust
- hohe Unterhaltskosten
- kurze Garantie (1 Jahr)

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs. Siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter, elektrisch betätigter Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung. Geregelter Dreiwegekatalysator. Leistung 236 kW (321 PS) bei 7400/min, spezifische Leistung 73,7 kW/L (100,3 PS/L). Hubraum 3201 cm³.

DIE KONKURRENTEN

Wertung		★★★★☆	★★★★★
Fahrzeugtyp		Ferrari F 355 Spider	Porsche 911 Cabriolet
Motorbauart/Zylinderzahl		V/8	B/6
Hubraum	cm³	3496	3600
Leistung	kW (PS) bei 1/min	280 (380) 8200	210 (285) 6100
max. Drehm.	Nm bei 1/min	360/5800	340/5250
Beschleunigung	s	5,3 18,0	5,3 21,2
0 – 100 km/h			
0 – 200 km/h			
Elastizität	s	5,9/8,5 7,5/11,4	7,2/9,2 9,1/12,8
60 – 100 km/h (IV./V. G.)			
80 – 120 km/h (V./VI. G.)			
Bremsweg aus 100 km/h m kalt (leer)/warm (beladen)		38,6/37,5	36,1/37,5
Höchstgeschw.	km/h	292	270
Testverbrauch	L/100 km	SP 16,8	SP 13,8
Preis	DM	228 000,-	150 800,-

Bohrung x Hub 86,4 x 91,0 mm. Verdichtungsverhältnis 11,3:1. Maximales Drehmoment 350 Nm bei 3250/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 22,4 m/s. Ölinhalt Motor 6,0 L, Kühlsysteminhalt 10,7 L. Batterie 12 V 70 Ah, Drehstromlichtmaschine 1610 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Differentialsperre 25%. Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,200, II. 2,490, III. 1,660, IV. 1,240, V. 1,000, R. 3,890. Achsantrieb 3,150:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 37,7 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern. Stabilisatoren vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, 3 Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem. Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße vorn 7 1/2 J x 17, hinten 9 J x 17.

Karosserie

Zweisitziger Roadster mit zwei Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,41, Stirnfläche A 1,84 m², Luftwiderstandsindex $c_w \times A$ 0,75, Sitztiefe 530 mm, Wendekreis rechts/links 10,5/10,6 m. Lenkraddurchmesser 375 mm. Tankinhalt 51 L. Leergewicht 1410 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 51,8/48,9%, zulässiges Gesamtgewicht 1600 kg, Zuladung 190 kg.

Wartung

Inspektion und Ölwechsel nach Service-Intervallanzeige

Verbrauch (ECE-Norm)

Stadt	16,6 L/100 km
über Land	7,9 L/100 km
gesamt	11,1 L/100 km

Abgaswerte

CH+NO _x (Grenzwert)	0,124 (0,5) g/km
CO (Grenzwert)	0,535 (2,2) g/km
CO ₂	266 g/km

AUSSTATTUNG, PREISE DM

Grundpreis 91 500,-

Serienausstattung

ABS, Airbag für Fahrer und Beifahrer, Außenspiegel im M-Design elektrisch einstell- und beheizbar, Drehzahlmesser, dritte Bremsleuchte, Fensterheber elektrisch betätigt, Leichtmetallräder, Lenkrad höhenverstellbar, Sitzheizung, Sitzverstellung elektrisch betätigt, Sperrdifferential, Lederpolsterung, Verdeck elektrisch betätigt, Wegfahrsperre, Zentralverriegelung.

Zusatzausstattung (✓ = sinnvoll)

Alarmanlage	750,-
Geschwindigkeitsregulierung	580,-
✓ Klimaanlage	2200,-
Metall-Lackierung	850,-
✓ Überrollbügel	780,-

UNTERHALTSKOSTEN DM

Steuer	422,40
Haftpflicht (TK 21, R 6)	1977,-
Teilkasko (TK 38, R 6) ohne/mit 300 Mark SB	1601,-/1166,-
Vollkasko (TK 35, R 6) mit 650 Mark SB	9953,-
Festkosten/Jahr	4001,-
Betriebskosten/100 km	42,90
Wertverlust (15 000 km/Jahr) (Quelle: Eurotax/Schwacke)	13 350,-
Gesamtkosten/km in Pfennig*	
bei 15 000 km/Jahr	158,6/69,6
bei 30 000 km/Jahr	108,6/56,3
Monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15 000 km/Jahr	1980,-/867,-
bei 30 000 km/Jahr	2715,-/1406,-
Garantie: ein Jahr oder 100 000 Kilometer, sechs Jahre gegen Rost	
* mit/ohne Wertverlust	



Bei einem Plattfuß gibt es kein Reserve-
rad, aber einen Kompressor so-
wie Dichtmittel

Wegen der ge-
änderten Heck-
schürze bekam
das Kenn-
rad, aber einen
zeichnen einen
neuen Platz

Die beiden Überrollbügel
zerstören die Linie nicht, kosten
aber Aufpreis (780 Mark)



und auch jenseits von 5000/min er-
lahmt der Sturm nicht. Es gibt kei-
ne Gipfel und Tä-
ler, nur ein gleich-
mäßiges Dreh-
zahlband bis zum
elektronischen Be-
grenzer bei 7600/
min. Ein kurzer
Griff zum Schalt-
hebel, und das Vergnü-
gen beginnt von neuem. Beim Wechsel
in den vierten Gang ist die 200
km/h-Marke nicht mehr weit.

Dennoch verschleiert der M
seine ungeheuren Fahrleistun-
gen geschickt. Es sind eher die
tränenenden Augen bei offenem
und die sehr lauten Windgeräu-
sche bei geschlossenem Dach,

die das Gefühl von Geschwin-
digkeit vermitteln. Das giftige
Aufheulen, die brachiale Ge-
walt, das nervöse Getöse blei-
ben aus, was man zumindest
unter fahrdynamischen Aspek-
ten kaum bedauern muß.

Mit deutscher Gründlich-
keit hat BMW es nämlich nicht
dabei bewenden lassen, ein



Selbst die speziellen M-Ledersitze nehmen das Zweifarben-Design des Innenraums auf



Gewaltige Schalldämpfer lassen nur ein verhaltenes Grollen aus den Endrohren



Die seitlichen Kiemen sind ein Zitat vom alten 507, haben aber keine Funktion

großes Kraftwerk in ein kleines Auto zu implantieren. Während die hinteren Schräglenker und Achsträger vom Z3 versteift wurden, kommen Vorderachse und Bremsanlage aus dem M3 zum Einsatz. Vorne arbeiten sogenannte Compound-Bremsen, die auch im Rennsport Verwendung finden und für exzellente Verzögerungswerte sorgen.

Ein serienmäßiges Sperrdifferential begrenzt zudem den Schlupf auf 25 Prozent, aber eine Traktionskontrolle, wie sie der 2.8 hat, hält BMW bei den sportlichen M-Typen offenbar

für entbehrlich. Das ermöglicht zum einen wunderschöne, mit der direkten Servolenkung gut kontrollierbare Drifts auf trockener Fahrbahn, erfordert aber bei Nässe höchste Aufmerksamkeit. Dann kann schon leichter Kraftüberschuß an den Hinterrädern den M Roadster vom rechten Weg abbringen.

Ansonsten fährt er sich so leichtfüßig und präzise, wie man es von einem BMW erwartet. Das Handling wirkt überzeugend, die Schaltung ist straff und exakt, wobei aus Platzgründen weder das Sechsgang-

oder das sequentielle Getriebe aus dem M3 noch eine Automatik eingebaut werden kann, sondern nur die Fünfgangbox aus dem 2.8. Unter den breiten Reifen leidet allerdings der Gera-
deauslauf.

Überraschend gut ist hingegen der Federungskomfort. Der M rollt härter ab als der Z3, absorbiert aber Schlaglöcher und Bodenwellen erstaunlich geschmeidig. Auch die Karosserie wird vom straffen Fahrwerk und der hohen Leistung nicht überfordert und zeigt nur mäßige Neigung zum Verwinden.

Höchstes Lob gebührt freilich den Sitzen, denn sie passen wie maßgefertigte Handschuhe und bieten perfekte Unterstützung.

Dennoch bleibt am Ende die Frage, was ein solcher Überflieger in der Z-Reihe eigentlich soll. Für 30 000 Mark weniger gibt es schon den 2.8, der kaum etwas wirklich schlechter und manches sogar besser kann. In Geschwindigkeitsbereichen, wo der M Roadster seine Überlegenheit ausspielen könnte, möchte man weder geschlossen noch offen fahren, und seine Optik ist gewiß nicht jedermanns Sache.

M-Chef Adolf Prommesberger sieht das Projekt als eine Frage der Ehre. „Wir wollten ein technologisches Exempel statuieren und das stärkste Cabrio auf dem Markt bauen.“ Man kann es auch anders sehen: Der M Roadster ist ein Farbtupfer im täglichen Allerlei, der das Zeug dazu hat, Seite an Seite mit Cobra und Austin-Healey 3000 in die Automobilgeschichte einzugehen – auch wenn er nicht in Evergreen lackiert ist. *Bernd Stegemann*