

Spurt-Verein

Der neue **Porsche Boxster S** mit 252 PS ist in eine Preisklasse aufgerückt, in der **BMW** mit dem **M Roadster** einen erheblich stärkeren Sportwagen zu bieten hat. Kann der Porsche da mithalten?



Unterschiedliche Sportwagenkonzepte: M Roadster und Boxster S

Als der Lastwagen die linke Autobahnspur endlich freimacht, gibt der Fahrer des M Roadsters Vollgas. Im dritten und im vierten Gang jubelt der Reihensechszylinder bis an seine Drehzahlgrenze von 7700/min.

Der nachfolgende Pilot des Porsche Boxster S quetscht den neuen, jetzt 3,2 Liter großen Sechszylinder-Boxermotor ebenfalls bis zur Abregeldrehzahl (7200/min) aus. Aber es bleibt vergebliche Liebesmühe: Der BMW, dessen Maschine

bei gleichem Hubraum 69 Pferdestärken mehr mobilisieren kann, zieht dem Porsche gnadenlos davon, bis der zu einem kleinen roten Punkt im Rückspiegel geworden ist.

Das reine Powerplay, soviel ist klar, verliert der Boxster S. Gegen den nicht nur optisch prachtvollen M-Sechszylinder hat er keine Chance. Auch nicht, was den Durchzug aus dem unteren Drehzahlbereich angeht.

Der BMW-Motor beantwortet das Öffnen seiner sechs

Drosselklappen, das wegen der rein mechanischen Übertragung einen gut trainierten Gasfuß erfordert, schon bei 1500 Umdrehungen mit aggressivem Antritt und mächtigem Schub.

Die Boxster-Maschine blieb dagegen ein Triebwerk, das viel Drehzahl braucht, um sein Feuer zu entfalten. Der Charakter hat sich gegenüber der bisherigen 2,5-Liter-Version nicht grundsätzlich gewandelt.

Der volle Schub setzt zwar jetzt spürbar früher und ent-

sprechend der fülligeren Drehmomentkurve kraftvoller ein (siehe auch Test Heft 14/99). Aber an die beinahe schon brutale Kraftentfaltung des BMW-Motors kommt der Porsche-Sechszylinder nicht heran.

Da sprechen die Drehmomentdaten Klartext: Das Maximum liegt beim langhubigen BMW-Triebwerk nicht nur deutlich höher als beim kurzhubigen Porsche-Motor, es wird auch bei geringerer Drehzahl erreicht.

Nun ist Leistung, auch beim Sportwagen, nicht alles. Ob in 5,4 oder in 6,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigt werden kann, mag ein nettes Stammtischthema sein, aber in der Realität der Straße ist es ähnlich bedeutungslos wie die 260 km/h Höchstgeschwindigkeit, die der Boxster zu erreichen vermag.

Porsche legt sich, im Gegensatz zu BMW, keine elektronische Selbstbeschränkung auf. Auch der sportlichste BMW-Roadster macht bei 250 km/h

Schluß, aber die erreicht er quasi im Handumdrehen.

Tatsächlich so schnell fahren möchte man eigentlich nicht, auch nicht bei geschlossenem Verdeck. Denn der Lärm des an der Stoffhaube zerrenden Fahrtwindes nimmt in diesen Bereichen ohrenbetäubende Ausmaße an.

Bei geöffnetem Verdeck ist es die Hölle. Wer, wie es sich für einen standfesten M-Mann gehört, auf die schwarzen Windschottklappen verzichtet, erlebt einen brüllenden Tornado

im Cockpit, den der Tester nur deshalb zu erproben bereit war, weil seine Haartracht ohnehin schon bedenkliche Auflösungserscheinungen zeigt.

Im Porsche ist der Hochgeschwindigkeitsbereich vernünftiger zu erleben – nicht nur, weil der Boxster erheblich ruhiger geradeaus läuft als der M Roadster. Sein Verdeck verursacht geschlossen weniger Getöse, und auch bei geöffnetem Porsche strömt der Fahrtwind spürbar gesitteter über das Cockpit hinweg.

Das Windschott zeigt mehr Wirkung als beim BMW. Nur das lästige Klappern der beiden Einsätze in den Überrollbügeln hat Porsche bis dato noch nicht abgestellt.

Generell ist der Boxster das kultiviertere Auto dieses Duos. Sein Motor läuft tatsächlich wie die sprichwörtliche Turbine, weich und vollkommen frei von spürbaren Vibrationen.

Im Teillastbereich ist von ihm nur ein dezentes Summen zu hören, das beim Gasgeben dann von einem schmetternden

FOTOS: H.D. SEUFERT



Das flinke Handling zählt zu den Boxster-Vorzügen



Sehr gute Sitzposition und übersichtliche Bedienung im Boxster. Der Plastiklook will nicht recht zur Preisklasse passen



Das Dach bewegt sich auf Knopfdruck unter die Klappe. Geschlossen verursacht es relativ geringe Windgeräusche

Trompetensolo der ein- und ausströmenden Gase abgelöst wird. Es klingt ein bisschen nach Le Mans und beweist wieder einmal, dass das Vergnügen am Sportwagen nicht zuletzt auch ein akustisches ist. Die BMW-Maschine, obwohl als Reihensechszylinder ebenfalls von hoher Kultur, läuft rauer, mit einem härteren Sound, der als Dauerbeschallung lästig werden kann.

Bei zügiger Fahrweise entgeht man der nicht, weil der M Roadster bei kurzer Antriebsübersetzung nur fünf eng

gestufte Gänge besitzt, was für ein vergleichsweise hohes Drehzahlniveau sorgt. Der Boxster S bietet ein Sechsganggetriebe, bei dem die sechste Fahrstufe lang übersetzt ist und damit ideal zur schnellen Autobahnreise passt. Allerdings arbeitet die Schaltung etwas hakelig – kein Vergleich zu dem wie von selbst durch die Gassen flutschenden Schalthebel des BMW.

Zur geschliffeneren Fahrkultur des Porsche trägt die Qualität seiner Karosserie bei, die selbst auf sehr schlechten Straßen eine unerschütterliche

Beim Beschleunigen zieht der BMW davon

Fahrzeugtyp	BMW M Roadster	Porsche Boxster S
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	Boxer/6
Hubraum	cm³	3201
Leistung	kW (PS) bei 1/min	236 (321) 7400
max. Drehm.	Nm bei 1/min	350 3250
Leergewicht/Zuladung	kg	1436/184
Länge × Breite × Höhe	mm	4025 × 1740 × 1266
Radstand	mm	2459
Gepäckraum	L/VDA	165
Testwagenbereifung	Dunlop SP 8080 E vorn hinten	Pirelli P Zero 225/40 ZR 18 ²⁾ 265/35 ZR 18
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe
Beschleunigung	s	
0 – 80 km/h	4,0	4,5
0 – 100 km/h	5,4	6,1
0 – 160 km/h	12,3	14,2
0 – 200 km/h	20,6	24,0
1 km mit steh. Start	24,9	26,0
Elastizität	s	
60 – 100 km/h (IV. G.)	5,9	6,8 (V. 8,5)
80 – 120 km/h (V. G.)	7,5	8,6 (VI. 11,5)
Höchstgeschw.	km/h	250
Bremsweg (Verzögerung)		
aus 100 km/h kalt m (m/s²)	37,8 (10,2)	36,1 (10,7)
aus 100 km/h warm m (m/s²)	39,8 (9,7)	34,8 (11,1)
Testverbrauch	L/100 km	
minimal	12,7	13,2
maximal	8,1	8,6
Normrunde	15,4	15,6
ECE-Verbrauch	L/100 km	
Stadt	Super Plus 16,6	Super Plus 15,6
über Land	7,9	7,8
gesamt	11,1	10,7
Innengeräusch	dB(A)	
bei 100 km/h	72	71
bei 160 km/h	82	80
bei 200 km/h	85	86
Fahrversuche leer	km/h	
Slalom 18 m	64,2	64,1
ISO-Wedelttest	128,4	131,1
VDA-Ausweichgasse		
Einfahrtgeschwindigkeit	72,3	67,8
Ausfahrtgeschwindigkeit	56,0	59,4
Preise und Kosten		
Steuer	DM 320,–	320,–
Haftpflicht	DM 2083,–	1302,–
Teilkasko ³⁾	DM 1654,–	1185,–
Vollkasko ⁴⁾	DM 12 173,–	4393,–
Unterhaltskosten im Monat ⁵⁾		
bei 15 000 km/Jahr	DM 1952,–/878,–	1582,–/734,–
bei 30 000 km/Jahr	DM 2680,–/1418,–	2230,–/1234,–
Grundpreis	DM 95 000,–	94 900,–
Automatikgetriebe	–	5040,–
Antriebsschlupfregelung	–	1553,–
Hardtop	–	4015,–
Klimaanlage	2200,–	3670,– ⁷⁾
Lederausstattung	○	2522,–
Sperrdifferenzial	○	1553,– ⁸⁾
Überrollbügel	780,–	○
Windschott	387,– ⁶⁾	605,–

¹⁾ Serienbereifung; ²⁾ Serienbereifung 205/50 ZR 17 vorn, 255/40 ZR 17 hinten; ³⁾ ohne SB; ⁴⁾ mit 300 Mark SB; ⁵⁾ mit/ohne Wertverlust; ⁶⁾ im BMW-Zubehörhandel; ⁷⁾ Klimaautomatik; ⁸⁾ nur in Verbindung mit ASR; ○ = Serie, – nicht lieferbar



Spezielle Räder kennzeichnen die M-Version des BMW



Sportliche Garnitur: Chrom und knackige Schaltung



Nicht nur optisch ein Prachtstück: der Reihensechszylinder des M Roadsters

Steifigkeit beweist. Der hier angetretene M Roadster hinterlässt in diesem Punkt zwar einen viel besseren Eindruck als früher geprüfte Versionen, aber wenn die Federung viel zu tun bekommt, zittert der Aufbau doch kräftig mit. Gewonnen hat auch die Abstimmung der Federung. Während die ersten M-Serien noch nachdrücklich lobten, was hart macht, kann jetzt von einem sehr ordentlichen Schluckvermögen berichtet werden.

Ein Softie ist es nicht geworden, das Muskelpaket der M GmbH, aber die straffe Abstimmung des Fahrwerks geriet so harmonisch, dass nur in Extremfällen harte Stöße bis ins Sitzfleisch durchdringen. Der Vorsprung des schon immer sehr ausgewogenen Porsche fällt deshalb in diesem Punkt gering aus, wird aber von einem feinfühligem Popometer immer noch registriert. Mit langen Bodenwellen wird der Boxster besser fertig, er rollt

auch geschmeidiger ab. Das ist besonders deshalb erwähnenswert, weil der Testwagen mit den aufpreispflichtigen 18-Zoll-Rädern und entsprechenden Extrembereifung antrat. Dem sportlichen Handling sind die breiten Pneus nicht unbedingt dienlich. Die fast schon spielerische Behändigkeit, die bisher zu den besonderen Boxster-Vorzügen zählte, leidet beim aktuellen Testwagen unter erhöhten Lenkkräften. Die Reaktion auf Lenkbewe-

gungen erfolgt nicht so messerscharf, wie es das Mittelmotorkonzept verspricht. Der BMW ist dem Porsche trotz des auf der Vorderachse lastenden Motors nur um Nuancen unterlegen. Auf kurvenreichen Strecken bereiten beide ähnliches Vergnügen, auch weil ihre aktive Fahrsicherheit so hoch liegt. Der Porsche verhält sich noch neutraler als der BMW und zeigt beim Leistungsübersteuern einen besser beherrschbaren Grenzbereich.

Den besseren Reisekomfort bietet der Porsche Boxster S

Beim M Roadster reißt die Haftung plötzlicher ab, vor allem auf nasser Straße. Eine Antriebsschlupfregelung, die bei Porsche in der Optionsliste steht und die kritische Situationen schon im Ansatz entschärfen kann, hält BMW für unter der Würde echter Sportwagenpiloten. Das gibt, weil auto motor und sport-Tester solch puristisches Gedankengut für fragwürdig halten, einen Punktabzug. Der wird, sorry, auch für die Bremse des M-Modells

Der Porsche erzielt einen überlegenen Gesamtsieg



1. Porsche Boxster S
Der neue Porsche überzeugt durch die Ausgewogenheit seiner Eigenschaften. Der Motor hat in der S-Version erheblich an Durchzugskraft gewonnen, seine Laufkultur blieb einzigar-

tig. Im Handling und beim Bremsen setzt der Boxster S die Maßstäbe. Nicht zuletzt bringen ihn die besseren Alltagsqualitäten seiner Karosserie und die harmonische Federungsabstimmung nach vorn.



2. BMW M Roadster
Der stärkste BMW-Roadster stellt die Leistung über alles. Sein Sechszylindermotor ist eine Klasse für sich: enorm kraftvoll in jedem Drehzahlbereich, bissig beim Gasgeben und

ungewöhnlich drehfreudig. Als Sportwagen für harte Männer bietet der M Roadster allerdings einen geringeren Reisekomfort. Das Kurvenverhalten stellt höhere Ansprüche an das Fahrkönnen.



Puristen können den M Roadster mit manueller Verdeckbetätigung ordern. Minderpreis: 1300 Mark

fällig, obwohl die, für sich betrachtet, von hoher Qualität ist. Aber der Boxster S, der bremst nicht nur einfach sehr gut, sondern schlichtweg sensationell. Das stempelt den BMW nicht zum generell schlechteren Auto. Er ist ein faszinierendes Spielzeug, das seinen Reiz in erster Linie aus der immensen Leistung bezieht. Das perfektere Gesamtkunstwerk – das ist in dieser Klasse der neue Porsche Boxster S. Götz Leyrer

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	Porsche Boxster S	BMW M Roadster
Karosserie		
Raumangebot (20)	19	17
Kofferraum/Zuladung (10)	8	5
Funktionalität/Verdeck (15)	13	11
Ausstattung (10)	6	8
Qualität (25)	22	20
SUMME (80)	68	61
Fahrkomfort		
Federung (25)	23	21
Sitze (30)	28	28
Klimatisierung (10)	7	7
Innengeräusch (15)	12	10
SUMME (80)	70	66
Antrieb		
Laufkultur (15)	14	11
Leistungscharakteristik (15)	12	15
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	14
Beschl./Höchstgeschw. (25)	22	24
Elastizität (20)	18	20
Testverbrauch (20)	17	18
Reichweite (10)	7	5
SUMME (120)	104	107
Fahreigenschaften		
Kurvenverhalten (30)	27	26
Beherrschbarkeit (30)	28	26
Lenkung (20)	18	18
Handlichkeit (20)	18	19
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	9	8
Geradeauslauf/Windempf. (10)	9	7
SUMME (120)	109	104
Sicherheit		
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	20	18
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	10	9
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	10	8
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	10	10
Gurtsystem (10)	9	9
Sicherheitsausstattung (30)	22	20
Sicht/Licht (10)	9	8
SUMME (100)	90	82
Eigenschaftswertung (500)	441	420
Umwelt		
Normverbrauch/CO ₂ -Emiss. (50)	40	38
Schadstoffeinstufung (15)	15	13
Außengeräusch (10)	7	7
Verkehrsfläche (5)	4	4
Produktion (10)	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5
SUMME (100)	76	72
Kosten		
Preis (30)	23	23
Wiederverkauf (15)	14	12
Festkosten (20)	15	10
Wartung/Reparat./Garantie (15)	11	10
Kraftstoffkosten (20)	17	18
SUMME (100)	80	73
Gesamtwertung (700)	597	565

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstestkandidaten und ihre Sportwagenkonkurrenten im Bestellservice ab Seite 162